

UNIVERSITE DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LE PORT DE SAÏGON

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 13 Juin 1934, à 14 heures

PAR

JEAN RONDEPIERRE

Licencié ès-lettres

JURY

Président : M. TRUCHY, Professeur
Suffragants { M. MAUNIER, Professeur.
 { M. ESCARRA, Professeur.

LES PRESSES MODERNES

96, Galerie Beaujolais, 96

PARIS

1934

LE PORT DE SAÏGON



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE PORT DE SAÏGON

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 13 Juin 1934, à 14 heures

PAR

JEAN RONDEPIERRE

Licencié ès-lettres

JURY

Président : M. TRUCHY, Professeur
Suffragants { M. MAUNIER, Professeur.
 { M. ESCARRA, Professeur.

LES PRESSES MODERNES

96, Galerie Beaujolais

PARIS

—
1934

#35593

*La Faculté n'entend donner aucune appro-
bation ni improbation aux opinions émises dans
les thèses; ces opinions doivent être consi-
dérées comme propres à leurs auteurs.*



INTRODUCTION

L'humanité, dans son histoire économique et politique, a traversé des périodes qu'on a coutume de désigner sous le nom des mers qui furent le véhicule ou le centre d'attraction de ses mouvements et de ses intérêts. Nous avons eu successivement l'âge méditerranéen et l'âge de l'Atlantique. Nous voici maintenant dans l'âge du Pacifique. Insensiblement et comme mystérieusement, sans qu'il eut paru s'en douter, le centre de gravité du monde a glissé vers cet océan immense, sur les rives et dans le voisinage duquel vivent, travaillent, s'organisent, espèrent, frémissent plus de neuf cents millions d'êtres humains. Le Pacifique est devenu à la fois le nœud de la question asiatique et le problème mondial dont la solution intéresse la paix universelle avec l'avenir même de la civilisation humaine (1).

(Albert SARRAUT).

Jusqu'à l'arrivée des navires Européens, Saïgon était loin d'être ce qu'il est de nos jours : le commerce maritime se faisait principalement par les ports de Mytho, de Rachgia et de Hatien. Le Mékong, avec ses passes changeantes et sa faible profondeur, n'était pas un obstacle pour les marins annamites, chinois, japonais ou siamois, comme il l'est aujourd'hui pour nos gros transports.

La partie haute de la ville fut habitée aux temps préhistoriques, si l'on en croit les armes et les outils en pierre polie trouvés lors des fouilles opérées sous la cathédrale.

Plus tard, à l'époque de la grandeur d'Angkor, le pays faisait partie du royaume Khmër.

(1) Préface de « un empire colonial français, l'Indo-Chine », ouvrage publié sous la direction de M. GEORGES MASPÉRO, 1929.

Mais cette riche région excite les convoitises : ce sont bientôt les princes Nguyễn de la Haute Cochinchine qui s'ingèrent dans les affaires du Cambodge ; en 1858, ils occupent la région de Biênhoa. En 1674, ils s'emparent du fort de Saïgon.

Entre temps, les premiers Européens ont fait leur apparition. Le premier Français dont nous relevons le nom est le P. Alexandre de Rhodes, qui débarque en Cochinchine en 1624, parcourt toute l'Indo-Chine et publie une carte de l'Annam.

Vers 1702, les Anglais essaient de s'établir à l'île de Poulo-Condore et d'y créer une factorerie. Six ans après, ils sont massacrés par leurs propres soldats malais. Vers 1750, les bouches du Mekong sont successivement explorées par d'Après de Manneville, de Richery, de Bosely-Mesros, tandis que Dupleix est rappelé en France au moment où il allait entrer en relations avec l'empire d'Annam.

En 1787, Pigneau de Béhaine, évêque d'Adran, fait signer à Louis XVI un traité donnant à la France la propriété absolue du port de Tourane et accordant « aux sujets du roy très chrétien, à l'exclusion de toutes autres nations européennes, liberté entière dans tous les états du roy de Cochinchine, le droit d'aller, de venir, d'importer toutes les marchandises d'Europe et d'autres parties du monde » (2).

Malheureusement, ce traité ne fut jamais réalisé.

Mais la ville de Saïgon est toujours le théâtre de combats et de luttes ; de 1674 à 1678, la ville est occupée quatre fois par les forces des rebelles Tay-son.

Le 7 septembre 1788, les troupes de Nguyễn reprennent

(2) Traité de Versailles, 28 novembre 1787.

Saïgon. C'est là que, fin juillet 1789, le prince Nguyễn-Anh (plus tard Empereur Gia-Long) reçoit la mission militaire française et confie aux officiers Olivier et Le Brun l'établissement de fortifications modernes : 30.000 hommes furent employés à ces travaux.

Les bonnes relations avec la France cessent sous Minh-Mang, fils et successeur de Gia-Long. Il défend aux Européens de se livrer au commerce avec l'extérieur. Il s'en suit une période d'hostilité qui se terminera par une guerre, de 1858 à 1863. Le 18 février 1860, le Contre-Amiral Page fait ouvrir le port au commerce international et le déclare port franc.

Depuis très longtemps, la Cochinchine était en rapports commerciaux avec la Chine. En 1860, venant de Canton, montés sur 50 ou 60 jonques, les Chinois débarquent à Mytho et Bienhoa. On leur doit la fondation de la ville de Cholon (3). Persécutés vers 1782, ils reprennent bientôt leur influence commerciale et aménagent leur ville : ils font construire des quais de pierre et participent au creusement de canaux vers le Cambodge ; en 1830, ils exportent 1200 tonnes de riz, 2000 tonnes de coton et de nombreux autres produits. Grâce à eux, le commerce s'installe dans la région.

Cependant, en 1860, lors de notre installation, la situation n'est guère enviable : « Saïgon ne répond pas à son pompeux titre de capitale de la vice-royauté du Cambodge — c'est un misérable village composé de pauvres cabanes en feuilles de palmiers, où aucun grand édifice public n'attire l'attention du voyageur. Une sale et laide population en haillons parcourt la ville... » (4).

(3) Cholon : le grand marché.

(4) RODOLPHE LINDAU. *Revue des deux mondes*, 1^{er} mai 1861.

Mais l'occupation française a amené la sécurité : dès 1860, près de 60.000 tonnes de riz sont exportées. Les rizières reprennent vie. Dès 1861, les commerçants viennent s'installer à Saïgon. l'évêque y habite.

Fin novembre 1861, l'amiral Bonard demande au colonel du génie Coffyn un plan d'une ville de 500.000 habitants groupant Saïgon et Cholon. On commence de suite son exécution ; bientôt s'élève le palais en bois pour l'amiral, puis le bâtiment du Trésor, celui du Télégraphe. Dès son arrivée, l'amiral Lagrandière accentue le mouvement. Saïgon est en train de devenir le premier port de la Cochinchine, le premier port de l'Indo-Chine. En 1861, il a vu 251 navires jaugeant 81.595 tonneaux. En 1864, il y en aura 295, jaugeant 110.000 tonneaux. Pour l'année 1865, les exportations représentent plus de 21 millions de francs et les importations 13 millions et demi.

Saïgon, exutoire naturel d'un arrière pays de 300.000 kilomètres carrés, ne peut que voir son importance s'accroître.

En 1886, M. de Lanessan, qui devint gouverneur général de l'Indo-Chine en 1891, écrit : « Le seul port d'une valeur réelle qui existe dans le sud de la péninsule Indochinoise est celui de Saïgon. En premier lieu, le port de Saïgon, déjà en relations par des canaux avec le Mékong et le Grand Lac, voit affluer vers lui la majeure partie des produits d'exportations du Cambodge en même temps qu'il reçoit tous ceux de Cochinchine. En second lieu, l'absence de barre à l'entrée du Dong-Nai et la quantité d'eau que contient ce fleuve en toutes saisons, permettent aux plus grands navires de commerce et de guerre de mouiller devant la ville de Saïgon » (5).

En janvier 1929, M. Albert Thomas, de retour de là-bas,

(5) L'expansion coloniale de la France de LANESSAN, 1886.

dit : « J'ai vu Saïgon, je ne puis que m'étonner et dire ma surprise joyeuse en constatant le formidable essor de ce pays dont, je le sais, les richesses sont encore immenses. »

Mais à cette date, l'horizon commence à s'assombrir. Déjà 1928 a vu s'élever anormalement le nombre des faillites. Le bel élan de Saïgon s'arrête. Après 1929, c'est la débâcle. De 1928 à 1931, le tonnage total des marchandises entrées et sorties par Saïgon tombe d'environ 2.230.000 tonnes à moins de 1.675.000 tonnes. Les entrées de passagers s'effondrent de 55.000 à 17.900 et atteignent 12.300 en 1932, tandis que les sorties baissent dans de moindres proportions : 29.000 en 1928 ; 20.000 en 1932. La colonie se vide. La Cochinchine, pays de quasi-monoculture, va-t-elle sombrer dans le désastre mondial ? Jusqu'ici, elle a « tenu ». J'essaierai par la suite, bien timidement d'ailleurs, de montrer comment peut s'envisager l'avenir.

Première Partie

**Organisation
et Aménagement du Port
de Saïgon**

CHAPITRE PREMIER

ÉTUDE TECHNIQUE DU PORT DE SAIGON

I. — Situation géographique et voies d'accès

Le port de Saïgon, sur la rivière du même nom, à 45 milles des côtes, est situé par $106^{\circ}42'04''$ longitude est (méridien de Greenwich) et $10^{\circ}46'47''$ latitude nord.

Venant du large, le voyageur aperçoit le massif montagneux du Cap Saint-Jacques, qui forme un promontoire de 200 à 300 mètres de hauteur. La nuit, il voit son phare, feu blanc d'une portée de 30 milles, à 140 mètres de hauteur au-dessus des pleines mers.

Le navire peut venir de deux directions opposées : Singapour, Colombo et l'Europe au Sud, Hong-Kong, Shanghai et le Japon au Nord. Venant du Sud, il a reconnu l'île de Poulo-Condore et son phare (portée 30 milles, hauteur 21,3 mètres). Venant du Nord, il a reconnu le feu de Kéga (portée 21 milles, hauteur 65 mètres).

Au Cap Saint-Jacques, le paquebot stoppe pour permettre au pilote de monter à bord. Pour accéder à l'intérieur, il est préférable de profiter de la marée. Cependant, la faible vitesse de celle-ci : 2 ou trois nœuds, permet de remonter à toute heure. Enfin, par mesure de prudence, le port n'est ouvert que de jour au mouvement des navires ; mais cette règle souf-

fre une exception en ce qui concerne les courriers postaux.

Deux feux dans la baie de Ganh-Rai indiquent l'entrée de la rivière et la route à suivre : le feu de Cangio avant, d'une portée de 7 milles et celui de Cangio amont, d'une portée de 4 milles et demi.

Continuant son voyage, le navire va remonter pendant quatre heures environ le courant limoneux du Dong-Nai, puis de la rivière de Saïgon. Au début, le voyageur est frappé par les rives désertes et bordées de palétuviers. Mais bientôt, à un coude du fleuve, il aperçoit les tours élancées de la cathédrale de Saïgon. A mesure qu'il avance, à travers les méandres capricieux du cours d'eau, c'est tantôt à babord, tantôt à tribord qu'il voit grandir ces points.

Le long de ces 45 milles de rivière, la largeur n'est nulle part inférieure à 300 mètres. Le chenal utilisable, très large, est profond de 9 à 12 mètres, sauf en deux points où il n'a que 7 mètres : le Banc de Corail et le Nha-Bé; ces deux points sont balisés.

Le seul danger de ce voyage réside dans le grand nombre de coudes dont quelques-uns présentent des contours très brusques. Heureusement, le lit de la rivière étant constitué presque exclusivement de vases molles et de sables, il ne peut y avoir d'accidents sérieux. De plus, l'envasement des berges forme une sorte de défense naturelle qui atténue les conséquences toujours fâcheuses d'un échouage. Il n'en résulte donc que des pertes de temps. D'ailleurs, il ne faut pas exagérer ce danger, puisque de grands navires comme le Porthos (18.600 tonnes), le D'Artagnan (20.300 tonnes), et l'Andrée Lebon (19.260 tonnes) fréquentent régulièrement Saïgon. Ajoutons que ce port a déjà reçu la visite de nombreux navires de

guerre, parmi lesquels le Hawkins, le Cumberland et le Tourville. (1)

Peu avant Saïgon, au confluent du Dong-Nai et de la rivière de Saïgon, se trouve le Nha-Bé qui offre une rade spacieuse, longue de 4 milles sur un mille de largeur ; on y a compté jusqu'à 60 navires de commerce formant le convoi de l'escadre russe durant la guerre russo-japonaise. C'est actuellement un centre de matières inflammables ou dangereuses. Avec le développement du port de Saïgon, on sera sans doute amené à en faire un avant-port de plus en plus important.

La situation naturelle du port de Saïgon est donc très favorable. C'est le seul point de la Cochinchine accessible aux navires modernes, toutes les autres voies d'eau étant obstruées par les apports limoneux du Mékong. A la différence des autres grands ports en rivière, il n'exige pas de travaux d'aménagement trop coûteux. Faut-il rappeler qu'un siècle d'efforts furent nécessaires pour permettre aux plus grands navires de pénétrer à Rotterdam par la nouvelle Meuse. De même à Rouen, où 50 années d'endiguements coûteux n'ont donné que des résultats insuffisants.

II. — Le port maritime

Le port maritime s'étend en aval du port de guerre. L'arrêté du 28 juin 1922 y a incorporé toutes les voies d'accès jusqu'à la mer. S'il présente les inconvénients des ports en rivière (long déroutement, difficultés d'accès, etc...) il en a

(1) Extrait des « Flottes de Combat ».

Hawkins : 9.770 tonnes. Longueur : 184 m. Tirant d'eau : 6,25 m.

Cumberland : 10.000 tonnes. Longueur : 180 m. Tirant d'eau : 4,95 m.

Tourville : 10.000 tonnes. Longueur : 180 m. Tirant d'eau : 5,52 m.

aussi tous les avantages : c'est un port excessivement bien abrité qui, chose précieuse dans cette partie de la Mer de Chine, ne connaît que très rarement les queues de typhons. Les vieux saïgonnais n'ont guère souvenance que d'un très gros grain qui, en 1902, rompit pas mal d'amarres en occasionnant force dégâts.

La partie de la rivière de Saïgon équipée pour le stationnement des navires et la manutention des marchandises mesure 6 kilomètres de long, auxquels il faudrait ajouter toutes les installations de Nha-Bé.

OUVRAGES MARITIMES

A. — Postes d'amarrage en rivière

Le mode d'amarrage en rivière utilisé initialement était l'*affourchage* : les navires mouillaient deux ancres : une à l'amont, l'autre à l'aval. A chaque renversement de courant le navire exécutait un demi-tour complet. On voit de suite les inconvénients de ce système ; cela gênait les manœuvres des navires, prenait une place considérable et se prêtait mal aux manutentions de transbordement.

Abandonné dès 1894 à Saïgon, ce système est encore usité dans certains ports d'Extrême-Orient : Hankéou, Bangkok.

Actuellement, les postes se composent de deux bouées maintenues par un corps mort en béton armé de 40 tonnes, permettant l'amarrage à toutes heures de la marée et pour les plus grands navires. Il y a aussi quelques postes sur ducs d'Albe. Ce système est suffisant pour un port comme Saïgon, dont la plupart du trafic consiste en exportation de produits agricoles arrivant par jonques.

Rive gauche. — Sur cette rive existaient 11 postes d'a-

marrage sur bouées et 5 sur ducs d'Albe (numérotés 1 à 31). Les navires amarrés parallèlement à la rive, peuvent travailler des deux bords à la fois, au chargement ou au déchargement des marchandises. En 1930, par suite de la destruction partielle des ouvrages le composant, le poste n° 13 a dû être démonté. Il n'a pas encore été rétabli, faute de ressources budgétaires. Depuis deux ans, les 3 derniers postes (les numéros 27, 29 et 31) ont été provisoirement supprimés, mais ils pourront être rétablis au fur et à mesure des besoins, lorsque les circonstances le commanderont.

Rive droite. — En aval des quais se trouvent 5 postes, numérotés de 14 à 22, tous équipés pour recevoir les navires indifféremment de flot ou de jusant. Rien n'est prévu pour ces postes, qui donnent entière satisfaction.

B. — Postes à quais.

Les principaux ouvrages d'accostage sont : le quai de Khanh-Hoi, les trois appontements des Messageries Maritimes et les appontements de Canton et Charner, utilisés par la batellerie fluviale.

Quai de Khanh-Hoi. — La construction de ce quai fut décidée en 1900 dans le grand programme d'extension du port de Saïgon, sous le gouvernement général de M. Doumer. Le problème technique pour la construction de ce quai était rendu délicat par la nature du terrain, constitué par des vases molles à de très grandes profondeurs. On n'a du terrain suffisamment consistant qu'à 15 à 20 mètres au-dessous du niveau des basses mers.

La construction primitive comprenait un mur de quai en maçonnerie, supporté par une série de piles fondées sur caissons à air comprimé. Le terre-plein à l'arrière devait être

formé par des enrochements dans la partie inférieure et des remblais de terre jusqu'au niveau de la plate-forme. La construction du mur fut achevée en 1905, mais lors du remblaiement du terre-plein en 1906, des mouvements se produisirent dans le mur, au point que l'on dut renforcer l'ouvrage par des travaux presque aussi coûteux que les premiers et qui ne furent terminés qu'en 1912. Actuellement, cet ouvrage, qui comporte 9 postes à quai, est utilisé par la majorité des navires importateurs.

En arrière de ce quai existe un terre-plein de 200 mètres de large que sillonnent plusieurs routes pour permettre l'évacuation rapide des marchandises.

Quai des Messageries Maritimes. — Emplacement jadis concédé à perpétuité par sénatus consulté aux Messageries Impériales. Appontements en bois, ce qui est préférable en cas de contact brutal avec un navire. En 1923, des techniciens venus spécialement ont établi le principe de la réfection complète des quais : Le projet comporte une série de poutrelles en fer, rendues solidaires par d'importantes barres transversales, horizontales et obliques, supportant un plancher épais. Pour éviter le défoncement des coques, le bord externe serait mobile et articulé sur des tiges pouvant coulisser dans des rainures.

OUTILLAGE

A. — Matériel flottant.

L'outillage du port comprend :

— Un remorqueur de 600 cv, dénommé « Commerce 1 », mais il a été désarmé en 1931, vu l'état de sa chaudière ;

— 2 remorqueurs de 300 cv, et 7 plus petits de 100 cv, pour assister les navires dans leurs manœuvres;

— 3 chaloupes, primitivement à vapeur, munies récemment de moteurs à huile lourde : la « Désirée » et la « Rach Cat » en 1930, la « Rach Mongom » en 1931-32.

— Un ponton-grue de 50 tonnes;

— Un chaland Clayton, pour la désinfection, mais qui a été mis à terre en 1931 pour diminuer les frais d'entretien, assez onéreux, qu'il réclame étant à flot;

— Enfin le Conseil d'administration dispose, depuis le milieu de l'année 1932, d'une flottille de 4 remorqueurs, 5 chaloupes et 114 chalands. La commande avait été passée le 23 juillet 1929 avec la Compagnie Générale des Colonies. Les chalands ont été acquis au titre des prestations en nature livrées par l'Allemagne à l'Etat français, les chaloupes et remorqueurs ont été fournis par l'industrie française.

Dépenses d'acquisition : 2.940.000 piastres, dont 940.000 de prestations.

B. — Appareils de levage.

Cet outillage comprend :

— 1 grue flottante de 50 tonnes;

— 6 grues électriques sur rails, de 1 tonne 500.

— 1 grue Caillard à vapeur, de 4 tonnes;

— 1 chaland aux ancras;

— 1 appareil « S. I. C. du Midi ».

L'utilisation de ces différents engins de levage pendant l'année 1932 est indiquée au tableau ci-dessous (2).

(2) Rapport du Conseil Colonial de Cochinchine : 1932-1933.

Désignation	Nombre de locations	Tonnage manutentionné (en tonnes)	Taxes perçues (en piastres)
Ponton de 50 tonnes	10	257	2.201
Grues électriques	97	53.171	2.656
Chaland aux ancrés	1	»	170
Appareil S.I.C. du Midi . .	13	»	630
Grue à vapeur	7	490	60

C. — Magasins et entrepôts.

Le port possède 9 magasins édifiés sur le quai de Khanh-Hoi, représentant une surface couverte d'environ 30.000 mètres carrés.

Ces magasins ont été récemment l'objet de transformations intérieures; en 1931, on achevait le dédoublement de l'ancien hangar n° 1. En 1933 étaient terminés les aménagements intérieurs des n°s 1, 2, 6, tandis que ceux du n° 7 étaient suspendus par raison de compression budgétaire.

Ces magasins sont utilisés comme magasins-cales pour des marchandises d'importation.

Enfin, le Conseil d'administration du port a décidé la création prochaine d'un entrepôt réel des douanes et de magasins généraux.

D. — Réseau ferré.

Le terre-plein est desservi par de nombreuses routes et un réseau ferré. Celui-ci est jusqu'ici peu utilisé, la plupart des transports vers l'intérieur se faisant par voie d'eau. Tou-

tefois, ce réseau ne peut manquer de prendre de l'importance lorsque le réseau cochinchinois actuel aura été complété.

E. — Approvisionnements divers.

En Eau. — Le ravitaillement des navires se fait principalement par des sampans-citernes allant s'approvisionner devant la douane. Ce mode est encore assez primitif et Saïgon aurait avantage à prendre exemple sur certains ports étrangers, tel Hong-Kong.

En Combustible. — Saïgon est le siège d'un important trafic annuel destiné aux soutes des navires. Les charbons viennent du Tonkin et de la Malaisie. Le manutentionnement en est encore bien rudimentaire. En dehors du parc à charbon des Messageries Maritimes, on ne trouve guère que les dépôts, mal placés, de la Sino-Française.

Aucun appareil mécanique d'embarquement ni de débarquement, transport par paniers que de nombreuses chinoises transportent jusqu'au flanc du navire. L'opération est encore plus compliquée pour les navires amarrés sur bouées. Les chinoises chargent sur des jonques et on recommence sur le navire. Il faut parfois plus d'une journée à un cargo de moyen tonnage pour charbonner suffisamment jusqu'à Singapour ou Hong-Kong.

En 1932, Saïgon a importé 50.481 tonnes de charbon. L'année 1931 en avait vu débarquer 77.161 tonnes.

F. — Signal horaire.

Jadis, une sirène était montée sur le dôme qui couronne les magasins Charner. Elle résonnait à 10 heures du matin et signalait, sur des modules différents, l'arrivée des courriers de France.

Vers la fin de 1929, elle cessa de se faire entendre. Elle a repris depuis sur le nouveau bâtiment des Postes.

Elle donne :

- Un signal horaire ;
- L'arrivée des principaux courriers ;
- L'alarme en cas d'incendie ou d'autres sinistres.

ATELIERS DE CONSTRUCTIONS NAVALES ET DE RÉPARATIONS

Les navires de commerce fréquentant le port de Saïgon peuvent se faire réparer soit à l'arsenal, soit, plus généralement, dans divers établissements industriels.

A. — Arsenal de Saïgon.

Situé en rivière de Saïgon, dans les limites du port de guerre, cet arsenal occupe plus de 800 ouvriers. En principe, il n'est destiné qu'aux navires de guerre. Il possède deux formes de radoub : la première fut inaugurée le 6 avril 1864 ; longue de 72 mètres et large de 10 mètres, elle peut recevoir en temps ordinaire les navires calant 3,50 mètres et par grande mer ceux calant 4 mètres.

L'autre a 157 mètres de long et 21,10 mètres de large au seuil, celui-ci est arasé à la cote (—5,70).

L'arsenal possède en outre un dock flottant de 350 tonnes, ayant 50 mètres de longueur sur 9 de largeur.

Les bassins de radoub de l'arsenal peuvent être mis à la disposition du commerce dans certaines conditions.

B. — Ateliers privés.

Il y en a deux : Les ateliers de la Compagnie Saïgonnaise de Navigation et de Transport, et ceux des Forges, Ateliers

et Chantiers de l'Indochine. Ces ateliers occupent chacun dans les 300 ouvriers indigènes, sous la direction d'européens. Ils sont destinés à effectuer rapidement tous travaux de construction mécanique : fonderie, modelage, réparation de gros navires, construction et réparation de chaloupes, remorqueurs, bacs, canots, etc.... Ils se chargent même d'installations de rizeries, distilleries, etc... Ils ont chacun leurs slips particuliers pour la mise à sec des petites unités. Pour les gros navires, ils utilisent les bassins de l'arsenal.

LES INSTALLATIONS DU NHA-BÉ

Au confluent de la rivière de Saïgon et du Dong-Nai, existent des dépôts de combustibles liquides. Ces dépôts appartiennent principalement à deux grandes sociétés : La Standard Oil C^o of New-York et la Franco Asiatique des Pétroles.

Ces firmes possèdent de vastes installations : postes d'amarrages pour navires et grands réservoirs. Elles peuvent stocker environ 22.500 tonnes de carburants divers : pétrole, essence, mazout.

A proximité, le service de la Douane a installé un dépôt pour les maisons moins importantes ne possédant pas d'installations particulières.

L'ensemble des combustibles liquides débarqués au Nha-Bé et 1932 a été de 77.279 tonnes, contre 64.664 tonnes en 1931.

Le port entretient au Nha-Bé un chaland pour le dépôt des explosifs importés à Saïgon par les navires de mer et qui doivent y être obligatoirement déposés.

III. — Le port fluvial

Le port fluvial s'étend à travers Saïgon et Cholon, sur une longueur de 12 kilomètres à vol d'oiseau.

Primitivement, il se composait uniquement de l'*Arroyo Chinois*. C'est encore l'artère la plus active. Mais ce canal étroit (60 mètres), peu profond, devint vite insuffisant devant le développement considérable du trafic fluvial ; il fallut créer des voies nouvelles.

En 1906, on creusa le *Canal de Dérivation* et à partir de 1912, le *Canal de Doublement* et les trois coupures qui le relient à l'*Arroyo Chinois*. Ces artères, plus profondes que l'*Arroyo Chinois* et larges de plus de 80 mètres, acquièrent de plus en plus d'importance : elles se bordent de rizeries nouvelles et les grandes jonques desservant l'industrie locale prennent l'habitude de les emprunter de préférence à l'*Arroyo Chinois*, trop encombré.

Toutes ces voies sont bordées de routes et de terre-pleins pour le dépôt des marchandises. Plus de 12 kilomètres de quais et perrés y ont été construits.

Le port fluvial n'a pas d'outillage public, mais de nombreux entrepreneurs privés ont toutes installations nécessaires pour le traitement, le magasinage et le chargement du riz : le paddy arrive en sacs, par jonques, à Cholon. Là, il est décortiqué puis on le remet en sacs pour le diriger vers le port maritime. Dans l'*Arroyo Chinois*, plusieurs maisons, européennes et asiatiques, ont installé des ateliers de réparations et de constructions de bateaux fluviaux. De plus, dans tout le port fluvial, sont disséminés de très nombreux chantiers de construction de jonques en bois.

IV. — Projets d'amélioration

Actuellement, les navires de 180 mètres calant jusqu'à 9 mètres remontent tous les jours, et même la nuit, presque sans éclairage, jusqu'à Saïgon. Ces opérations procèdent parfois d'un tour de force de la part des pilotes et il a paru intéressant de le rendre moins délicates (3).

La Commission Perrier de Rouville avait établi un programme d'amélioration et d'équipement du port de Saïgon, ainsi que pour l'éclairage et le balisage des côtes, mais sa réalisation n'a pu être entreprise faute de crédits, on a dû se borner à des travaux de peu d'importance. (4)

A. — Amélioration de la rivière.

Il ne faut rien faire qui puisse compromettre l'équilibre réalisé dans la rivière entre les actions respectives des apports du courant fluvial et de la marée. On a donc écarté toute idée de redressement du chenal par des coupures traversant les boucles ou même par des rescindements accentués des coudes.

Le seuil nord du Nhà-Bé sera dérasé à la cote (—8,00) sur toute l'étendue convenable pour la navigation. Il en sera fait de même pour le banc du Gange. Ces bancs sont anormalement placés par rapport aux concavités des rives et un drainage unique suffira à égaliser le fond à titre définitif.

La suppression des bancs normalement placés dans la rive convexe sera plus difficile, car ils se reformeront après chaque dérasement. Toutefois, la lenteur des apports per-

(3) Voir étude très complète sur ce sujet dans « Le Génie Civil » de février 1931.

(4) Rapport du Conseil Colonial de Cochinchine : 1931-1932, page 60.

mettra une amélioration artificielle au prix d'un travail périodique.

On a aussi proposé de tenter un effort de dragage sur les bancs de Kervalla, de la Pointe de l'Est, du Banc de Proponti, de la Pointe du Lombard, de la Pointe du Valéro, de la Pointe du Lazaret, du Banc du Chargeur. On a aussi conseillé un dérasement partiel de l'avancée du Banc du Cao-Bang, bien qu'à la rencontre du Dong-Nai et de la rivière de Saïgon, sa formation soit naturelle. L'expérience montrera ce qu'on peut en attendre.

On envisage aussi la protection de la berge de la rive concave du Coude de l'Est où le fleuve ronge légèrement son lit en accentuant sa courbure. Mais, comme les navires viennent presque au contact de cette berge, on n'emploiera que des matériaux relativement élastiques que l'on n'immergera pas en dessous de la cote (—2,00).

Ces approfondissements correspondent à un cube de 962.000 mètres et à une dépense d'environ 250.000 piastres.

Il faudra enfin organiser l'éclairage rationnel de la rivière.

B. — Extension du port.

Quelques appontements ou quais peuvent encore être intercalés entre les ouvrages existants, mais la nature du terrain rend ces constructions de plus en plus onéreuses.

Voici quelques projets antérieurs :

— Conduire les navires jusqu'à proximité des points de chargement de Cholon, par un vaste canal maritime ;

— Pratiquer des coupures à travers les dernières boucles du fleuve ;

— Etablir, dans la presqu'île formée entre la rivière de Saïgon et le Dong-Nai, des bassins éclusés reliés par un ou plusieurs canaux au réseau Saïgon-Cholon.

On semble maintenant s'orienter vers une extension du port le long de la rivière. Il n'y aurait qu'à trouver une région avec de grandes profondeurs naturelles et des terrains propices à l'édification de quais. On pourrait éviter ainsi un ou deux coudes, sans s'éloigner sensiblement de Cholon, car on relierait le nouvel établissement à ce centre par de nouveaux canaux, une large route et des voies ferrées.

L'éloignement des agglomérations permettrait l'établissement de vastes terre-pleins et l'aménagement de terrains industriels. Cette solution ne ferait pas obstacle à l'aménagement de bassins à flots, que rendraient utile l'accroissement du trafic et la nécessité de ne pas trop allonger les installations; ce seraient de vastes bassins bordés de simples perrés, avec de nombreux postes de mouillage.

C. — Engins de carenage.

La cale sèche actuelle : 157 mètres sur 20,10 pourrait être allongée jusqu'à 200 mètres, mais elle ne peut être élargie, ce qui en condamne l'usage pour les gros paquebots et navires de charge.

La construction d'une cale sèche est rendue très difficile, vu la disposition des lieux et la mauvaise qualité du terrain de fondation.

Il faudrait un grand dock flottant pour navires de 200 mètres sur 26 calant 10 mètres et un plus petit pour navires de 100 mètres, 16 mètres de largeur et calant 6 mètres; cette solution est préférable, vu les vastes surfaces disponibles en eau profonde.

CHAPITRE II

RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

I — Régime administratif ⁽¹⁾

Le port de Saïgon est le premier port français qui ait été doté de l'autonomie administrative et financière. Un essai d'application de la loi du 5 janvier 1912, dite « loi Millerand », a été fait à Saïgon par la promulgation du décret du 2 janvier 1914, qui érige le port de Saïgon en établissement public.

Aux termes de ce décret, modifié par un décret du 23 janvier 1927, l'administration du port est confiée à un Conseil d'administration composé de 18 membres, placés sous la présidence du Président de la Chambre de Commerce de Saïgon.

Ce Conseil comprend :

- Un président ;
- Deux conseillers coloniaux, un français et un indigène ;
- Trois membres de la Chambre de Commerce : deux français et un indigène ;
- Deux conseillers municipaux de Saïgon : un français et un indigène ;
- Deux membres de la commission municipale de Cholon : un français et un indigène ;
- Deux membres choisis par le Gouvernement général

(1) Extrait de la notice sur le port de Commerce de Saïgon-Cholon.

parmi les armateurs, négociants ou industriels de la Cochinchine ;

— Un membre désigné par la Chambre de Commerce chinoise de Cholon ;

— Un membre désigné par la Chambre de Commerce de Saïgon parmi les armateurs, constructeurs de navires, courtiers maritimes ou capitaines au long-cours ;

— Un membre désigné par le Gouvernement général sur une liste établie par la Chambre de Commerce ;

— Deux membres de la Chambre d'Agriculture de Cochinchine . un français et un indigène ;

— Un membre de la Chambre mixte de Commerce et d'Agriculture du Cambodge ;

Le président du Conseil d'administration le représente dans tous les actes de sa gestion et dans toutes les instances devant les tribunaux, judiciaires ou administratifs, soit par lui-même, soit par un délégué désigné dans les conditions fixées par un arrêté du Gouverneur Général.

Le décret du 27 avril 1931, promulgué le 18 juin suivant, érigeant en unité administrative autonome la région de Saïgon-Cholon, n'a en rien modifié le régime administratif du port de commerce.

II. — Régime financier (2)

Le Conseil d'administration établit chaque année un budget ordinaire et un budget extraordinaire, ainsi qu'un compte général des recettes et des dépenses.

(2) Extrait de la notice sur le port de commerce de Saïgon-Cholon.

A. — Budget ordinaire.

Les *recettes* du budget ordinaire se composent :

— Du produit des taxes de toute nature, dont la perception aura été régulièrement autorisée et notamment du produit des taxes d'outillage, des taxes sur la sortie du riz, paddys et dérivés et des produits divers, des taxes de docks, taxes sur les passagers, etc...

— Du produit de l'exploitation de l'outillage public directement administré ou affermé par le Conseil ;

— Du produit des péages locaux destinés à payer les dépenses relatives aux services que le Conseil organise ou subventionne, en vue d'assurer le sauvetage des navires et de leurs cargaisons, ainsi que la sécurité, la propreté, la police et la surveillance des quais et dépendances du port ;

— D'une contribution de la colonie aux dépenses du personnel et du matériel, dont le montant sera fixé chaque année lors de l'établissement des budgets général et local ;

— Des produits naturels et industriels du domaine public.

Les *dépenses* du budget ordinaire comprennent :

— Les dépenses d'entretien normal et de réparations courantes de fonctionnement des ouvrages et du matériel non concédés ;

— Les dépenses de personnel ;

— Les dépenses des travaux neufs effectués sur les ressources du budget ordinaire ;

— Les sommes nécessaires au service des emprunts.

B. — Budget extraordinaire.

Les *recettes* comprennent les ressources ci-après :

— Subsidés éventuels alloués par les budgets général ou

locaux de l'Indo-Chine, les villes de Saïgon et Cholon, les établissements publics, etc...

— Le produit des péages locaux établis par application des règlements sur la marine marchande ;

— Les reliquats des exercices antérieurs ;

— Le produit des emprunts autorisés ;

— Les dons et legs ;

— Toutes autres recette accidentelles.

Dépenses du budget extraordinaire :

— Les dépenses de grosses réparations exceptionnelles des ouvrages et du matériel et de l'outillage concédés ;

— Les dépenses nécessaires à l'exécution des travaux neufs effectués sur les ressources provenant d'emprunts ou de subsides extraordinaires ;

— Les dépenses nécessaires à l'acquisition du matériel et de l'outillage neuf, à moins que ce matériel et cet outillage ne soient acquis en remplacement d'inventaire ;

— Toutes dépenses autres que celles énumérées au budget ordinaire.

C. — **Service administratif.**

Les dépenses sont liquidées et ordonnancées par l'Ingénieur en chef de la Circonscription territoriale de la Cochinchine, qui représente l'Administration de la Colonie auprès du Conseil.

Le Gouverneur de la Cochinchine est chargé de surveiller l'exécution du budget, ainsi que l'instruction préalable de toutes les questions concernant les recettes effectuées pour le compte de ce budget. Il est investi des pouvoirs de tutelle de l'établissement public que représente le port de commerce et

a seul qualité pour rendre exécutoire ou annuler les délibérations du Conseil d'administration.

III. — Les Chambres de Commerce et d'Agriculture

A. — La Chambre de Commerce de Saïgon.

L'organisation générale des Chambres de Commerce Indochinoises est régie par le décret du 27 mai 1922. Son application à la Chambre de Commerce de Saïgon est due à l'arrêté du 9 août 1922, modifié par celui du 3 juillet 1931.

La Chambre de Commerce de Saïgon est un établissement public dont le ressort s'étend à tout le territoire de la Cochinchine. Elle se compose de 20 membres français (16 titulaires et 4 suppléants) et de 4 membres indigènes (titulaires). Tous sont élus au scrutin de liste.

Sont électeurs des membres français :

— Les français et françaises se livrant au commerce ou à l'industrie, âgés de 21 ans, commerçants depuis 3 ans et comptant 3 ans de séjour en Indo-Chine;

— Les directeurs et directrices français de tout comptoir, agence ou succursale, assujettis au paiement d'une patente;

— Enfin les pilotes réunissant 3 années d'exercice, les capitaines au long-cours, au cabotage, etc....

Sont électeurs indigènes :

— Les commerçants et commerçantes indigènes âgés de 25 ans, établis depuis 2 ans et inscrits pour une patente de première classe, 5^e catégorie et au-dessus;

— Les directeurs et directrices de sociétés commerciales

formées entre indigènes, conformément à la loi française.

Sont éligibles :

— Les citoyens français électeurs, âgés de 25 ans ;

Les indigènes électeurs âgés de 30 ans et assujettis au paiement d'une patente comportant un droit fixe d'au moins 150 piastres.

Attributions de la Chambre de Commerce de Saïgon :

— Donner au Gouvernement des avis et des renseignements demandés sur des questions industrielles et commerciales ;

— Assurer l'exécution des travaux et l'administration des services dont elle a la garde ;

— Présenter ses vues sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce.

B. — La Chambre d'Agriculture de Cochinchine.

Les Chambres d'Agriculture d'Indo-Chine sont des établissements publics institués par arrêté du Gouverneur Général en Conseil de Gouvernement.

Celle de Cochinchine se compose de 10 membres français titulaires et 4 suppléants, ainsi que 4 membres titulaires indigènes.

Sont électeurs les propriétaires, associés, usufruitiers, les colons en qualité de fermiers ou métayers ; le président et un administrateur délégué du Conseil d'Administration des sociétés anonymes.

Pour être éligible, il faut avoir 25 ans et 2 ans de séjour effectif dans le pays.

L'âge est reporté à 30 ans pour les indigènes.

La Chambre d'Agriculture de Cochinchine a les attributions suivantes :

— Donner au Gouvernement les renseignements et avis demandés sur les questions intéressant l'agriculture ;

— Transmettre des vœux sur toutes les matières d'intérêt agricole ;

— Assurer l'administration des services qui lui auront été confiés.

CHAPITRE III

ACTIVITÉ INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE

En dehors de certains cas exceptionnels, l'activité d'un port est fonction de la richesse de son arrière pays et du développement de ses voies de communication.

Par sa situation géographique même, Saïgon commande la plus grande partie du commerce extérieur sud-indochinois. C'est l'exutoire naturel de la Cochinchine, du Cambodge, du Sud-Annam et du Bas-Laos. Ce pays de 300.000 kilomètres carrés, peuplé de 7.000.000 d'habitants est en train de s'organiser. L'importance de Saïgon ne pourra que s'accroître avec la mise en valeur progressive de ces vastes territoires.

I. — Les voies de communication

LES VOIES NAVIGABLES

La Cochinchine est recouverte d'une multitude de fleuves, rivières ou canaux, naturels ou artificiels, formant un magnifique réseau de voies navigables.

La plupart de la circulation est réglée par le mouvement de la marée : jonques et sampans se déplacent avec elle et utilisent les courants qu'elle provoque.

L'ensemble des rivières et canaux forme un développement de plus de 2.000 kilomètres de voies d'intérêt général. Le développement des voies secondaires ne peut être déter-

miné, même approximativement : il est d'environ 1.800 kilomètres pour les canaux seulement.

Si le trafic des voyageurs a sensiblement baissé depuis le développement du réseau routier dans les provinces de l'Ouest, celui des marchandises a été en grandissant avec le développement du réseau des canaux, qui restent le moyen de transport le plus économique pour les matières pondéreuses que produit ce pays. Le nombre de jonques susceptibles de charger 300 piculs de marchandises (1) est passé de 1.700 en 1911 à 2.174 en 1929. Le nombre des chalands à moteur est encore limité : on en compte 21 jaugeant de 50 à 350 tonnes.

A. — Les canaux.

Le delta du Mékong est une des terres les plus riches du monde. Mais le sol y est à un niveau très voisin de celui des hautes mers. Cette région est traversée par de grands fleuves : le Dong Nai, la Rivière de Saïgon, les deux Vaïcos et les différentes branches de Mékong. Entre ces voies fluviales se développe un réseau de canaux utiles autant comme travaux d'hydraulique agricole que comme voies navigables. L'extrême division de ces voies d'eau permet le transport du riz vers Saïgon-Cholon, à un prix très bas.

Dès avant l'arrivée des Français les annamites avaient organisé certains canaux : l'Arroyo Commercial, les canaux de Bobo, de Rachgia, de Vinh-An et de Hatien mais ces voies, trop faibles même pour la batellerie de l'époque, durent être reprises dans le plan d'ensemble de l'Administration Française. Le développement des grands travaux date de 1893, après une période d'essais de près de 30 ans.

(1) 1 picul vaut environ 66 kilogrammes.

L'examen de la moyenne annuelle des cubes extraits dans chaque décade successive, depuis 1890, montre l'accroissement régulier de l'activité des chantiers :

824.000	mètres cubes	pendant la période	1890-1900
2.750.000	»	»	»
6.610.000	»	»	»
7.233.000	»	»	»

Au total 165 millions de mètres cubes ont été extraits (2).

Pendant cette période, on assiste à une diminution régulière du prix de revient en piastres du mètre cube : celui-ci est de 55 cents en 1866, il atteint 96 cents en 1886, puis tombe à 48 cents en 1896, à 22 cents en 1906, 19 cents en 1916, 14 cents en 1926 (3).

Chaque développement des canaux indochinois a entraîné l'ouverture de nouvelles rizières. Parlant du canal Rachgia-Hatien lors de son inauguration, le 15 septembre 1930, M. Krautheimer, gouverneur de la Cochinchine disait : « Ce canal va débloquer une région insuffisamment desservie jusqu'ici et ouvrir à la colonisation 200.000 hectares que le drainage des eaux d'inondation vers le golfe de Siam rendra désormais accessibles et cultivables ».

B. — Le Mékong.

Jadis, on rêva de faire de ce fleuve une grande voie de pénétration vers la Chine.

-
- (2) Chiffres à rapprocher du cube total des dragages exécutés tant pour la construction que pour l'entretien et l'élargissement des grands canaux maritimes de Suez et de Panama : 260 millions pour le premier et 210 millions de mètres cubes pour le second (d'après : Dragages de Cochinchine, Saïgon, 1930).
- (3) A rapprocher du prix de revient en piastres indochinoises des dragages d'amélioration et d'entretien du canal de Suez (35 cents le mètre cube) et de celui des dragages du réseau des voies navigables hollandaises (38 cents).

Malheureusement, dès les premières études on dut abandonner ce beau projet : C'est la conclusion que donnait, déjà en 1867, la mission du Commandant Doudart de Lagrée. Cependant le Mékong, surtout dans la partie basse, présente de grandes possibilités pour la navigation :

— *De la mer à Phnom Penh*, le Mékong est navigable : Des cargos de 1.300 à 2.000 tonnes y remontent couramment. Phnom-Penh possède une gare maritime importante en relation avec le chemin de fer vers Battambang. Elle est reliée à Saïgon par un service régulier tri-hebdomadaire, au moyen de gros vapeurs de 400 à 600 tonnes.

— *A Phnom-Penh*, à l'endroit dénommé les Quatre bras, le fleuve se divise : deux bras vont vers la mer, un autre remonte vers Khône et la source du Mékong, le dernier va vers le Tonlé-Sap, fleuve d'eau douce qui va former un grand lac du même nom. Le Tonlé-Sap est le véritable régulateur du Mékong : sa hauteur d'eau varie de 1 mètre (30 cm. dans le Veal-Phoc) à 12 à 14 mètres. C'est un des plus vastes et des plus peuplés réservoirs de pêche du monde entier.

— *Entre Phnom-Penh et Khône*, le Mékong a été aménagé : il possède un chenal pour bateaux de 30 à 35 mètres. Navigable en toutes saisons, il est desservi deux fois par semaine par des vapeurs de 100 à 300 tonnes, à deux hélices et faisant dix nœuds.

— *Les rapides de Khône*. La navigation doit y être arrêtée : le transbordement se fait au moyen d'un chemin de fer de 7 kilomètres. Les travaux ont fait l'objet d'un marché, approuvé le 10 décembre 1930 passé avec la Société de Levallois-Perret. Les travaux étaient estimés à 200.000 piastres.

— *De Khône à Ventiane*. Le Mékong présente un chenal pour la forte batellerie. Il est desservi par un service hebdo-

madaire de vapeurs de 100 à 200 tonnes, 2 hélices, 1 mètre de tirant d'eau et filant 10 à 12 nœuds. Les bateaux munis de moteurs semi-diesel permettent d'affronter les courants du Kemmerat où la hauteur de la crue est de 18 mètres.

— *Le bief supérieur* n'est pas aménagé. En 1929, S. E. Tiaa Phetsarat a fait le trajet jusqu'à Louang Prabang et Houeisi en quatre journées seulement, avec une pirogue spéciale équipée d'un moteur de 20 chevaux, au lieu des 40 jours nécessaires aux pirogues à rames du convoi postal. Mais le 27 octobre 1931 une pirogue royale a heurté un rocher pendant la nuit et a coulé entraînant dans la mort 12 membres de la famille royale.

Bref le Mékong a déçu nos espérances. En 1932, son trafic, aux chutes de Khône, était de 3.750 tonnes contre 8.380 tonnes environ en 1930, le maximum ayant été de 10.223 tonnes en 1927. Etant donné les conditions naturelles de la navigation le mieux que l'on puisse espérer pour l'avenir est un trafic de 25.000 à 30.000 tonnes. C'est le chemin de fer, la route, l'avion qui débloquent les pays du haut et moyen Mékong.

LES VOIES FERRÉES

Les voies ferrées indochinoises sont encore peu développées : le trafic intérieur portant surtout sur les matières lourdes et encombrantes, de valeur relativement peu considérable, les transports par chemin de fer sont peu intéressants et ne peuvent soutenir la concurrence des transports par eau.

Saigon est la tête de ligne de deux voies ferrées : celle vers Mytho, celle vers Nha-Trang. Son trafic profite aussi du

Phnom-Penh-Battambang qui dessert les grandes rizières du Cambodge.

A. — Ligne Saïgon-Mytho.

Envisagée vers 1880, la construction de cette ligne fut achevée en juillet 1885. Depuis 1911, elle est exploitée directement par la Cochinchine. Traversant un pays coupé de larges cours d'eau, le tracé comporte d'importants ouvrages construits dans des conditions difficiles en raison de la nature du sol. Le montant des dépenses de construction a atteint 11.600.000 francs soit pour une longueur de 70 kilomètres un prix de revient kilométrique de 165.000 francs, chiffre élevé pour une ligne de plaine.

Cette ligne traverse les régions les plus peuplées de la Cochinchine. Aussi son trafic kilométrique est supérieur de beaucoup à celui des autres lignes indochinoises. C'est d'ailleurs presque exclusivement un trafic de voyageurs.

En 1931, le trafic marchandises a dépassé 15.000 tonnes. Il est surtout important de Cholon à Saïgon. Ont été transportées : 1.685 tonnes de riz, 2.513 tonnes de cailloutis, 5.060 tonnes de sable. La même année, 913.000 voyageurs ont été transportés dont près de 890.000 pour la quatrième classe seulement.

L'exploitation financière de Saïgon-Mytho présentait un excédent de recettes de 5.899 piastres en 1932 :

Recettes	205.838 piastres
Dépenses	199.938 piastres

B. — Ligne Saïgon Nha-Trang.

C'est la section sud du transindochinois qui reliera plus tard Saïgon à Hanoï.

Ses travaux furent entrepris en 1901. En 1908, la section Saïgon-Tanlinh fut ouverte à l'exploitation. La ligne entière fut mise en service en 1913.

Jusqu'à Bien-Hoa, cette ligne traverse des régions riches et peuplées. Après Bien-Hoa elle dessert une contrée boisée ou à plaines assez pauvres.

Actuellement, on peut relier Saïgon à Hanoï : On prend un express à Saïgon pour Nha-Trang. Là, de luxueux autocars transportent les voyageurs jusqu'à Tourane où la voie ferrée reprend directe jusqu'à Hanoï. Le trajet total dure 60 heures. Il a lieu trois fois par semaine et l'on espère en faire bientôt un service journalier.

Le trafic des marchandises petite vitesse a atteint 138.693 tonnes en 1931 plus 62.574 tonnes de transports en service. Parmi les marchandises transportées les plus importantes sont : le cailloutis (28.887 mais de Saïgon à Bien-Hoa seulement), les bois divers dont le total atteint presque 45.000 tonnes, puis, moins importants : le riz (11.395 T.) les matériaux de construction (11.799 T.), le matériel de chemin de fer (9.973 T.), le ciment (5.596 T.), les produits agricoles (4.164 T.) et les produits alimentaires (4.992 T.).

Le nombre des voyageurs transportés a été, en 1931, de 952.260 dont 927.618 en quatrième classe.

Largement déficitaire, l'exploitation de cette ligne a présenté, en 1932, les caractéristiques suivantes :

Recettes	906.109 piastres
Dépenses	1.388.145 piastres
Résultat	— 482.035 piastres

C. — Ligne Phnom-Penh à Battambang.

La province de Battambang, très propice à la culture du riz exportait annuellement de 80.000 à 150.000 tonnes de

paddy, mais jusqu'ici, elle devait stocker sa production pendant la saison où le Tonlé-Sap était en basses eaux et ne présentait par endroits qu'une vase fluide de quelques centimètres de hauteur d'eau.

La construction d'une voie ferrée permet maintenant l'évacuation rapide du paddy vers Phnom-Penh d'où il est exporté soit directement, soit par Saïgon. D'autres produits de cette riche province profitent aussi de ce moyen de transport : huile, résine, bois, produits des pêcheries.

Enfin le prolongement vers Mongkolborey ouvre à la vie internationale une région qui doit devenir le véritable grenier à riz du Cambodge.

Le Phnom Penh-Battambang a été ouvert à l'exploitation le premier décembre 1932 avec une avance de douze mois sur les délais prévus. Le prolongement vers Mongkolborey a été ouvert en juin 1933.

Cette ligne possède pour son exploitation : 20 locomotives, 19 voitures à voyageurs, 15 fourgons, 2 wagons-citernes et enfin 266 wagons de marchandises (230 de 20 tonnes et 36 de 10 tonnes). Ajoutons qu'à Phnom-Penh, on a ouvert une gare fluviale très bien outillée.

L'exploitation a, dès le début, été un succès. En mars 1933, la Compagnie a fait circuler un train de 42 wagons à 25 kilomètres à l'heure de moyenne, et transportant 851 tonnes de marchandises.

Le trafic va encore être accru du fait de la facilité qui vient d'être accordée aux usagers d'expédier directement leur récolte sur Saïgon ou Cholon, sans s'occuper de la manutention à la gare fluviale grâce à un contrat de transport en droiture.

La construction et l'équipement de cette voie ferrée, es-

timée à 17.450.000 piastres a dépassé 18.500.000 piastres. Le prolongement sur Mongkolborey, estimé à 2.900.000 n'avait coûté que 1.400.000 piastres au 31 décembre 1932, soit après une année de travaux.

LES ROUTES

La pénurie des voies ferrées en Indochine donne une importance particulière aux routes.

Si certaines parties de la Cochinchine, sont bien sillonnées par des voies navigables, il n'en est pas de même des régions hautes, des terres rouges en particulier. Ainsi à la fin du siècle dernier, les régions situées à 40 ou 50 kilomètres de Saïgon, se trouvaient isolées, sans voies de pénétration, et les peuplades sauvages qui y étaient nous ignoraient presque complètement.

Enfin la route est partout nécessaire, même en présence d'autres voies de communication, car seule elle permet des relations rapides, fréquentes et économiques avec toutes les régions plus ou moins éloignées.

L'arrière pays de Saïgon est de beaucoup celui où le trafic automobile est le plus important de toute l'Indochine. Le tableau ci-après indique la progression du nombre des véhicules automobiles immatriculés, motocyclettes incluses (4).

	1929	1930	1931	1932
Cochinchine..	11.125	12.129	12.631	12.982
Combodge...	2.957	3.628	3.451	1.979
Autres pays..	8.359	9.459	10.195	10.947
Totaux	22.441	25.216	26.277	25.908

(4) Extrait du Rapport au Grand Conseil des Intérêts Economiques et Financiers de 1933.

Le réseau routier de Cochinchine comprend des routes coloniales, locales, provinciales et communales. Le tableau suivant montre la longueur et l'état des routes cochinchinoises au 31 décembre 1932 (5) :

	Empierrées	Asphaltées	En construction	En projet	Plats	Totaux
Coloniales....	260	390	—	—	—	650
Locales.....	1.070	203	—	117	67	1.447
Provinciales..	1.473	92	13	61	137	1.776
Communales..	1.743	53	68	450	1.046	3.360
Réseau du Port	36	15	—	—	—	51
	4.582	753	81	628	1.250	7.284

Parmi ces routes, certaines présentent une grande importance :

— *La route coloniale N° 1* joignant la porte de Chine à la frontière siamoise, soit 2.585 kilomètres. Cette route en très bon état réunit les principales villes indochinoises : Hanoï, Vinh, Hué, Tourane, Qui Nhon, Nha-Trang, Saïgon, Phnom-Penh et Battambang.

— *La route coloniale N° 13* : de Saïgon à Kratié et Vientiane, soit 943 kilomètres.

— *La route coloniale N° 14* : de Saïgon à la côte d'Annam par Loc-Ninh et le Darlac : 659 kms.

— *La route coloniale N° 15* de Saïgon au Cap Saint-Jacques : 98 kms. Route en très bon état et très fréquentée par tous ceux se rendant au Cap, station balnéaire renommée.

— *Enfin la route locale de Saïgon à Camau*, ancienne route coloniale n° 16 déclassée.

(5) Extrait du Rapport au Conseil Colonial de Cochinchine de 1933.

De Saïgon partent de nombreux services d'autocars : signalons les autocars postaux vers Phnom-Penh, faisant le voyage tous les jours en 6 h. $\frac{1}{2}$ pour 9,60 piastres. A Phnom-Penh, on trouve des services se dirigeant, tous les deux ou trois jours, vers Angkor, Battambang, Ream, Kep et Bokor.

RELATIONS DIVERSES

A. — Relations aériennes.

Saïgon est réuni à la France par un service hebdomadaire. Ce voyage de 12.289 kilomètres permet de relier Saïgon aux grands aéroports suivants : Bangkok, Rangoon, Calcutta, Karachi, Djask, Bagdad, Damas, Beyrouth, Athènes, Corfou, Naples et Marseille.

B. — Relations télégraphiques.

Le port de Saïgon est relié par des lignes télégraphiques terrestres au reste de l'Indo-Chine, au Siam et au réseau terrestre de la Chine du Sud. En 1932, le service intérieur a vu émettre 258.565 télégrammes officiels soit une diminution de 14,5 % sur 1931, et 788.106 privés ou de presse, soit 32,4 % en moins qu'en 1931.

Trois câbles aboutissent au Cap Saint-Jacques et relient respectivement Saïgon à Singapour, Hongkong et Pontianak. En 1932, on a transmis 93.845 télégrammes, contre 127.316 en 1931, cette diminution étant due à l'accentuation du malaise économique et surtout à la concurrence de la T. S. F. moins coûteuse et plus rapide.

C. — Service radio-télégraphique.

Assuré à Saïgon par la Compagnie Générale de T. S. F. ; celle-ci organise la liaison avec la France et l'Europe, Mada-

gascar, la Nouvelle-Calédonie, les Etats-Unis, les Indes Néerlandaises, Hong-Kong, le Japon, Shanghai.

Au cours de l'année 1932, le trafic taxé échangé avec la France et l'Europe a subi une réduction de 14,4 %, due surtout à la concurrence de l'aviation postale; le trafic échangé avec les autres pays est au contraire en augmentation de 7,4 %.

D. — Service radiotéléphonique.

En 1932, 87 communications, soit 329 minutes, ont été échangées entre Saïgon et l'Europe.

Le taux de l'unité de conversation, ramené déjà à 45 piastres, semble encore élevé et des pourparlers sont engagés pour le ramener à 30 piastres.

II. — Le commerce et l'industrie

Depuis l'occupation française, la Cochinchine a été l'objet d'une grande évolution économique.

Avant 1860, ce riche pays ne faisait à peu près aucun commerce avec le reste du monde. Les chinois y venaient chercher quelques poissons salés et séchés pris dans le grand lac, du nuoc mam et quelques épices venues du Laos.

Au milieu d'un pays où les villes avaient l'aspect de grands villages, Saïgon ne constituait plus une capitale; cette ville qui avait compté jusqu'à 100.000 habitants, avait été complètement ruinée par une révolte en 1833.

Quand on feuillette l'ouvrage publié en 1878 par le comité agricole et industriel de la Cochinchine, on croit rêver :

— Seules existaient trois décortiqueries.

— Une seule filature de soie avait été ouverte en 1869. Elle avait du fermer en 1874.

— Une sucrerie européenne, fondée en 1870, avait changé trois fois de propriétaire en trois ans avant de fermer.

— Une brasserie créée à Saïgon en 1874 avait du cesser d'employer l'orge et se servait de riz. En 1878, elle avait du cesser toute exploitation.

— Pas de tanneries : les cuirs étaient à peu près perdus.

Ce pénible début n'a pas empêché les années suivantes de voir un rapide développement économique de la région de Saïgon. De nos jours, c'est le seul centre important du sud de l'Indochine.

A. — Les industries nées du riz.

Le nombre des rizeries et décortiqueries de Cholon est considérable. En dehors d'une multitude de petites entreprises indigènes, on rencontre une douzaine de très grosses usines pouvant travailler de 500 à 1.000 tonnes de riz par jour (notons que le maximum atteint en France a été 200 T.). Presque toutes ces usines sont aux mains des chinois.

La concurrence entre ces diverses entreprises est très âpre ; aussi ces dernières années en ont vu un nombre considérable tomber en faillite. Cette régression, déterminée par la crise actuelle, a pour véritable cause l'augmentation disproportionnée du nombre des usines qui se sont installées à Cholon vers 1926-1927 : En plein rendement, la totalité de ces usines traite plus de 7.500 tonnes de paddy par jour, ce qui représente une production annuelle de 2.700.000 tonnes dépassant de moitié au moins les chiffres de l'exportation.

Ces usines, à gros frais généraux, obligées à chômer une partie de l'année faute de matières premières n'ont pas pu

résister à la chute des cours du riz. Ajoutons un autre obstacle du au développement de petites usines locales, utilisant de beaux produits, homogènes, et usinant de 1 à 25 tonnes de paddy par jour. Mais ces petites usines ne fournissent pour ainsi dire pas à l'exportation.

Cette situation tragique ne se prolongera sans doute pas lorsque le malaise économique actuel aura cessé : L'assainissement qui en est résulté aura éliminé du marché de nombreux concurrents et les survivants pourront repartir sur des bases plus solides. Espérons seulement que cela ne provoquera pas une nouvelle période de folie comme celle de 1926-1927.

En dehors des rizeries, le riz est encore représenté dans l'usinage de ses sous-produits : A Cholon, il y a actuellement trois distilleries dont deux françaises.

B. — Autres industries.

Saïgon-Cholon est un grand centre industriel : ses divers canaux sont bordés d'entreprises qui s'y sont installées pour bénéficier des facilités de transport :

— De nombreuses entreprises traitant les matières grasses; concentrées dans le port fluvial. Il y en a actuellement 12 dont 2 françaises.

— Quelques sucreries très modernes à Cholon.

— Un atelier de tissage de la soie à Saïgon.

— Des briqueries et tuileries très prospères : l'argile est très répandu et il y a beaucoup de constructions nouvelles.

— Deux usines de produits céramiques à Saïgon.

— Une usine de produits de caoutchouc satisfaisant presque entièrement la consommation du sud de l'Indochine.

C. — Travaux publics.

Partout on voit les grandes entreprises prendre le pas sur les petites : La Société Française de Dragage et de Travaux Publics, déjà très importante a absorbé en 1925 une autre grande entreprise : En 1926 en plein milieu de l'essor économique, elle avait des chantiers représentant plus de 3 millions de piastres de travaux en construction :

- La Chambre de Commerce de Saïgon ;
- Le marché de Cholon ;
- Les établissements Bainier de Saïgon avec le plus grand garage d'Indochine ;
- Le building de l'agence centrale à Saïgon de la Société Française Financière et Coloniale.
- Le grand hôtel de Phnom-Penh.

D. — Le commerce.

Avant d'exporter, un pays doit vivre. L'observateur européen, uniquement renseigné par les statistiques douanières ou les bulletins des Chambres de Commerce, porte toute son attention sur le commerce extérieur. Mais il ne faut pas négliger la vie intérieure. Une bonne partie du commerce local de l'agglomération Saïgon-Cholon, particulièrement les petites entreprises, assure l'alimentation et l'organisation de la vie de ce centre de 300.000 habitants.

Mais la plus grande partie de l'activité commerciale de Saïgon-Cholon est tournée vers les relations avec la France ou l'étranger. Une multitude d'entreprises privées ou de sociétés diverses y ont, soit leur siège social, soit une agence, soit un simple bureau. Ces maisons se livrent, pour la plupart, à un commerce d'importation ou d'exportation ou à l'exploitation de vastes domaines à l'intérieur des terres.

E. — Banques et capitaux.

Après une assez longue période de stagnation due à la guerre, les années récentes ont amené vers l'Indochine un afflux de capitaux qui se sont investis dans des établissements de toute nature. Le régime monétaire de notre colonie lui ayant permis d'échapper aux troubles monétaires de 1924 à 1926 il en est résulté une augmentation de capitaux recherchant des placements sûrs. Ces capitaux se sont tournés vers des entreprises de toute sorte. Les valeurs caoutchoutières en 1925 et le minières vers 1928 en ont particulièrement profité, sans oublier naturellement les établissements de crédit qui ont toujours joui auprès des capitalistes d'une grande faveur.

Le crédit est confié là-bas à deux genres d'organisations : d'une part les banques, la Banque de l'Indochine en tête, recherchant des placements sûrs et à des taux relativement peu élevés. D'autre part, une foule de prêteurs, souvent hindous, les chettys, organisant le financement des récoltes et facilitant l'aménagement des rizières : Placements peu sûrs mais à des taux très élevés : celui de 36 % est courant.

III. — De la création d'une bourse des valeurs

Depuis longtemps cette question est à l'étude. En 1921, M. Maurice Long, gouverneur général, proclamait que l'institution d'une bourse des valeurs à Saïgon était indispensable. Mais en 1926, la Chambre de Commerce de Saïgon publiait dans son bulletin du 15 décembre cette notice : La création d'une bourse des valeurs en Indochine n'est pas près d'être envisagée en haut lieu.

Plus tard, c'est la Société Auxiliaire de Placement et d'Emission, société anonyme au capital de 100.000 piastres qui

se propose de procéder, avec le concours d'un notaire, à des ventes aux enchères de titres locaux. Cet organisme disposait d'un hall de vente, d'un service de renseignements, d'un service d'ordre pour permettre aux colons de réaliser avec plus de facilités. Les courtages devaient être modérés : 2 % pour le vendeur, 1 % pour l'acheteur.

En 1928, avant son départ, M. Pasquier avait affirmé sa volonté de créer une bourse des valeurs à Saïgon. On attendait même l'achèvement d'un immeuble pour l'insialler. Aujourd'hui la question en est encore au même point.

Au 31 décembre 1932, le nombre des sociétés anonymes et en commandite par actions assujetties aux taxes sur les valeurs mobilières était de 580 au capital de 78.641.576 piastres et 1.374.734.400 francs soit, au total, plus de deux milliards de francs (6). La Cochinchine se plaçait en tête avec 357 sociétés représentant un capital de 1.750 millions de francs (6). Si on veut y ajouter les sociétés métropolitaines s'intéressant à l'Indochine on doit arriver à un capital investi de plus de 3 milliards de francs dont seule une faible partie est cotée officiellement.

Pour les affaires non-cotées à Paris, on ne connaît leur valeur que par des publications hebdomadaires de la Banque de l'Indochine et de la Banque Franco-Chinoise. De son côté, la Chambre de Commerce de Saïgon publie dans son bulletin de quinzaine un tableau des valeurs locales. Ajoutons enfin que chaque agence a sa circulaire. Bref, pour une même valeur, on peut se trouver parfois en face de 5 à 6 cours différents. Ces cours n'indiquant que les offres et les demandes, il arrive qu'il y ait entre celles-ci une différence telle que cette indication n'a plus aucune valeur.

(6) En calculant la piastre au cours de 10 francs.

On voit donc l'extrême utilité que présenterait une bourse des valeurs pour l'Indochine.

Cela permettrait la mobilisation des capitaux indochinois pour la mise en valeur de la colonie. Sans vouloir parler de rivaliser Shanghai, dont la réputation est trop assise, une bourse à Saïgon assurerait le rayonnement financier de notre colonie en extrême-orient.

Actuellement, certaines entreprises de premier ordre ne sont même pas cotées en France. Les indochinois regagnant la métropole doivent les liquider bien en dessous de leur valeur. Cette perte est encore bien plus forte quand la transaction se fait en France.

Enfin, une bourse en Indochine dégagerait les entreprises coloniales du contrôle trop étroit des financiers et éviterait de nombreux scandales. En effet, les planteurs cèdent une bonne part de leurs bénéfices à des financiers qui n'ont joué aucun rôle dans la création ou la marche de l'affaire. De plus, les investissements sont sujets à des caprices de l'opinion. Si la mode est aux valeurs minières, aux caoutchoutières, etc., les capitaux vont uniquement vers ces valeurs, même mauvaises, et risquent de fausser l'économie du pays en refusant leur concours à d'autres genres d'activité.

Ce qui accentue, en France, le soufflage ou parfois la chute de certaines valeurs coloniales, c'est le manque de renseignements sur l'affaire. Si les titres étaient cotés en Indochine, ils ne le seraient qu'à leur valeur réelle : les gens connaissant les entreprises n'achèteraient qu'à bon escient. Par exemple, un parisien est fasciné par une plantation d'hévéas de 50 hectares, soit 500.000 mètres carrés, tandis qu'un saïgonnais sait bien qu'il ne s'agit que d'une entreprise moyenne.

Certes, on pourrait encore enregistrer des cours fictifs mais le mal serait atténué.

On voit donc les avantages que présenterait un tel organisme. Tout le monde le reconnaît. Il n'y a plus qu'à passer des promesses à l'exécution (7).

(7) Voir sur ce sujet deux articles dans la « Revue économique d'Extrême-Orient » du 5 juillet 1927 et dans « L'Indochine » du 20 Décembre 1928.

CHAPITRE IV

SAÏGON, PORT D'ESCALE

Saïgon, au centre de la mer de Chine, à distance à peu près égale de tous les grands centres : Hongkong, Manille, Batavia, Singapour, Bangkok, semble bien placé pour servir d'escale à tous les navires extrême orientaux. Cependant, l'étude de ses relations maritimes nous montre qu'il est très mal desservi.

La cause principale de cet état de choses est le fait que Saïgon, port en rivière, n'est pas sur la ligne directe Europe-Chine-Japon. Un navire allant de Singapour à Hongkong, voulant mouiller au cap Saint-Jacques, devra parcourir 63 kilomètres de plus, soit deux heures de déroutement proprement dit. S'il veut remonter à Saïgon, il lui faudra 10 heures pour monter et descendre et 1 heure de manœuvre. En dehors du temps perdu, on voit quel supplément de charbon, eau et huile il devra consommer.

A ces frais vont s'ajouter les différents droits qu'il devra acquitter :

— Par décret du 21 novembre 1933, est perçue sur les navires de mer entrant dans le port de Saïgon, une taxe dite *droit de port*. Cette taxe est calculée à raison de 0,08 piastre par tonneau de jauge nette. Cette taxe est réduite à 0,03 piastre pour les navires des Messageries Maritimes et les services contractuels gérés par elle, amarrés à ses ouvrages.

— A cette taxe, doivent être ajoutés les *droits de pilotage*. Ce droit est calculé à raison de 0,10 piastre par tonne de jauge nette, avec ristourne de 35 % aux navires français. Ce service est obligatoire pour tous les navires, sauf les vapeurs de moins de 250 tonnes et les voiliers de moins de 80.

Ces chiffres nous montrent combien les navires ayant peu de passagers à débarquer ou à embarquer et les cargos n'ayant qu'un faible tonnage à déposer, doivent chercher à éviter Saïgon. Ainsi, un navire de 10.000 tonnes devra payer, avant toute opération commerciale, une somme de 1.800 piastres, soit 18.000 francs au cours actuel de la piastre.

Un troisième obstacle au développement du service d'escale de Saïgon est le fait que ce port est considéré, à l'étranger, comme un port à coefficient de sécurité insuffisant pour les navires de gros tonnage. Le faible tirant d'eau de la rivière et l'accentuation de ses courbes forment un obstacle que beaucoup préfèrent ne pas affronter. Cette idée est légendaire et les campagnes de certaines presses indochinoises ne se font pas faute de l'accentuer.

Le 14 août 1931, la commission du port a été saisie d'une demande de deux compagnies américaines : la Roger Whitcome et l'American Express, pour savoir :

— Un navire long de 580 pieds, large de 83, d'un tirant d'eau de 30 pieds et jaugeant 17.000 tonnes peut-il accéder à Saïgon ?

— Quels sont, pour un séjour de 3 jours, sans embarquement ni débarquement de marchandises ou voyageurs, les frais d'accès au port ?

— Y a-t-il des conditions spéciales pour les navires de croisière touristique ?

Cette situation est très nuisible à Saïgon. Ainsi, au point de vue service postal, la Cochinchine ne reçoit de nouvelles que tous les 8 jours, tandis que Singapour voit arriver chaque jours des courriers d'Europe. Il faut aussi noter l'avantage que présenterait pour l'économie locale l'élévation de Saïgon au titre de porte touristique de l'Indo-Chine.

Les autorités compétentes se sont beaucoup préoccupées de remédier à cet état de choses : de nombreux moyens ont été proposés et mis en exécution.

— Pour remédier à la fâcheuse renommée de Saïgon, une propagande a été organisée à l'étranger. En décembre 1931, on a pris des photographies du vapeur anglais *Ulisses*, venant de Liverpool : bateau de 9.141 tonnes, mesurant 584 pieds, tirant d'eau de 30 pieds. Ces photos démontrent de façon lumineuse que le navire accoste sans difficultés et évolue avec grande aisance. On a tiré de nombreux exemplaires qui ont été envoyés un peu partout à l'étranger.

— Le 21 décembre 1931, le conseil d'administration du port était saisi d'une suggestion de la Chambre de Commerce, tendant à créer un tarif dégressif pour navires de tourisme.

— L'importance et les difficultés du détour, les différents frais, ont conduit plusieurs compagnies à préférer un débarquement plus ou moins précaire, à l'abri du Cap, puis un trajet automobile jusqu'à Saïgon. On a projeté de généraliser ce système en établissant un port en eau profonde à cet endroit. Il y a même eu quelques travaux établis par l'ingénieur Benabencq, mais digues et diguettes n'ont pas résisté devant la morsure des flots et les tassements du sous-sol. Enfin la baie s'envase assez rapidement.

— On a aussi proposé l'établissement d'un canal rec-

tiligne. Mais si ce moyen est techniquement possible, son prix de revient en a fait écarter l'étude.

— Le mieux serait peut-être d'organiser un service de bateaux de rivière, confortables et rapides, recevant les passagers dans la première partie de la rivière, près du feu amont de Cangio, où s'éteignent les grosses houles. On pourrait aussi prévoir un appontement dans ces parages, où les grandes profondeurs avoisinent les rives et une route à construire le raccorderait à Saïgon.

Relations maritimes internationales ⁽¹⁾

Les Compagnies de Navigation maritime ayant à Saïgon soit leur siège social, soit une agence, soit un consignataire, sont les suivantes :

I. — COMPAGNIES DE NAVIGATION FRANÇAISE

A. — Compagnie des Messageries maritimes.

Ligne Chine-Japon (paquebot-poste tous les 14 jours).
Marseille à Yokohama par Port-Saïd, Djibouti (ou Aden), Colombo, Singapour, Saïgon, Hongkong, Shanghai, Kobé et Yokohama.

Ligne d'Indochine (paquebot-poste tous les 28 jours).
Marseille à Haïphong par Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Pondichéry, Madras, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong.

Ligne d'Extrême-Orient (tous les mois).
Dunkerque à Vladivostok par Anvers, Rotterdam, Londres, Alger, Port-Saïd, Singapour, Saïgon, Shanghai, Kobé, Yokohama.

Ligne d'Indochine (tous les 28 jours).

(1) Extrait de « Indochine Adresses », guide économique de l'Indochine, 1933-1934.

Dunkerque à Haïphong par Anvers, Le Havre, La Pallice, Alger, Port-Saïd, Djibouti, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong.

Ligne annexe de l'Indochine (tous les 14 jours).
Saïgon à Haïphong par Quinhon et Tourane.

B. — Compagnie des Chargeurs réunis.

Paquebots (tous les 28 jours).

Bordeaux à Haïphong par Marseille, Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, Tourane, Haïphong. Au retour Nantes.

Cargos (tous les 28 jours).

Anvers à Haïphong par Dunkerque, Le Havre, Marseille, Port-Saïd, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon, Tourane et Haïphong.

C. — Société maritime indochinoise.

Ligne de Saïgon à Bangkok (tous les 28 jours).

Ligne de Saïgon à Hong-Kong (tous les 28 jours).

Via Swatow à l'aller et Haïphong, Tourane, Quinhon au retour.

Ligne de Saïgon à Singapour (tous les 14 jours).

Ligne de Saïgon à Sourabaya (tous les 28 jours).

D. — Compagnie côtière de l'Annam.

Ligne de Saïgon à Haïphong (tous les 15 jours).

E. — Compagnie navale de l'Océanie.

Ligne de Saïgon à Nouméa (tous les 4 mois).

II. — LIGNES RÉGULIÈRES ÉTRANGÈRES

A. — **Osaka, Shosen, Kaisha** (tous les mois).

Kobé, Yokohama, Hong-Kong, Saïgon, Singapour, Colombo, Durban, Cape Town, Rio de Janeiro, Santos et Buenos-Aires.

B. — **Oceanic and Oriental Navigation Company.**

Toutes les trois semaines : San-Francisco, Hong-Kong, Saïgon, Manille, Hong-Kong, San-Francisco.

Toutes les six semaines : San-Francisco, Hong-Kong, Saïgon, Bangkok, Manille, Hong-Kong, San-Francisco.

C. — **State Steam Ship C^o** (toutes les 3 semaines).

Saïgon, San-Francisco, Los Angèles, Vancouver, Oregon.

D. — **A.-P. Moller, de Copenhague** (tous les 45 jours).

Saïgon, Singapour, Java, Manille, New-York.

E. — **The Bank Line Ltd** (tous les 4 mois).

Hong-Kong, Saïgon, Singapour, Batavia, La Réunion, l'Afrique du Sud.

F. — **Koninklijke Paketvaart Maatschappij.**

Tous les mois : Saïgon aux Indes Néerlandaises.

Quatre fois par an : Saïgon à la Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles Hébrides.

G. — **Lloyd Triestino** (tous les mois).

Trieste à Yokohama via Venise, Brindisi, Karachi, Colombo, Singapour, Saïgon, Hong-Kong, Shangai, Kobé.

H. — **Yee Cheong et C^o** (2 fois par semaine).

Singapour, Saïgon, Swatow.

III. — LIGNES ÉTRANGÈRES IRRÉGULIÈRES

A. — Nippon Yusen Kaisha C^o Ltd.

Kobé à l'Amérique du Sud par l'Afrique du Sud.

Kobé à Glasgow via Saïgon, Gênes, Marseille, Barcelone et Liverpool.

B. — La Holt A. et C^o.

Saïgon à Liverpool via Singapour, Colombo, Le Havre.

C. — Nord Deutscher Lloyd.

Saïgon, Rotterdam, Hambourg.

D. — Java China Japan Lijn.

Saïgon, Java.

E. — Campana Marittima Italiana.

Gênes à Java via Saïgon en cas de frêt insuffisant.

Etc...

CHAPITRE V

COUP D'ŒIL CHEZ LES VOISINS

Pour bien étudier et mieux comprendre la situation du port de Saïgon une comparaison s'impose avec les autres grands ports extrême-orientaux.

Le principal de ces ports est Hong-Kong. Bien que sa situation économique soit très différente de celle de Saïgon, on peut y puiser des enseignements, des leçons à étudier pour l'organisation future de notre port sud-indochinois.

Une étude, plus brève, du port de Singapour montrera comment est organisé cet autre grand voisin de Saïgon tandis qu'un coup d'œil sur le port de Manille nous apprendra comment les Américains ont su comprendre les devoirs de la colonisation.

I. — Le port de Hong-Kong

Située au Sud-Est de la côte de Chine, latitude $22^{\circ}9'$ longitude $114^{\circ}5'$, l'île de Hong-Kong a une surface d'environ $28 \frac{3}{4}$ milles carrés soit 11 milles de long sur 2 à 5 milles de large et 27 milles de circonférence.

A cette île, cédée à l'Angleterre en 1841 s'est ajouté en 1860, le promontoire de Kowloon.

Situé entre ces deux terres le port de Hong-Kong est un excellent port naturel qui n'a nécessité jusqu'à ces derniers

temps aucune amélioration artificielle. Le seul problème important actuel est l'approfondissement du chenal d'accès et l'utilité d'avoir beaucoup de quais en eau profonde.

Hong-Kong est un port franc administré par « le département de maître du port » contrôlé par le gouvernement colonial (1).

A. — Ouvrages maritimes.

Le port de Hong-Kong a deux sortes d'ouvrages :

D'une part, les navires peuvent être amarrés sur bouées. Celles-ci, au nombre de 56 appartiennent toutes au gouvernement. Elles sont réparties en trois classes : A, B et C, dont les droits respectifs sont de 8, 6 et 4 dollars par jour. D'autre part, le port possède deux warfs ayant les moyens d'accostage pour 11 navires de 650 pieds. Le maximum de profondeur le long de ces ouvrages est de 35 pieds. Les droits d'accostage s'élèvent à 60 dollars par navires.

B. — Outillage.

L'évolution du port de Hong-Kong a vu Kowloon prendre peu à peu le pas sur l'île même. Cette partie du port est à terre, en liaison avec la voie ferrée sur Canton ; c'est là que se sont installés les derniers ouvrages.

Le port possède un outillage de levage très moderne : de nombreuses grues de 25 tonnes permettent une vitesse moyenne de débarquement de 90 à 120 tonnes à l'heure avec 6 équipes.

Le matériel flottant est très important : deux compagnies principales ont respectivement 14 et 2 remorqueurs ainsi que 124 et 23 chalands de 100 à 500 tonnes. Il y a, en outre, de

(1) Le « China Year book » s'exprime ainsi : The colonial Government control the harbour through a Harbour Master's Department.

nombreux remorqueurs et chalands plus petits appartenant à des Chinois.

Le port possède, pour la réparation des navires deux docks flottants pour navires de 750 pieds d'une profondeur de 34 pieds. Il a aussi 5 cales pour navires de 325 pieds jaugeant 3.000 tonnes. Il faut enfin ajouter d'autres ouvrages plus petits appartenant à des Chinois.

Deux compagnies : La Hong-Kong and Wampoa Dock C^o Ltd et la Tarkoo Dock Engineering CC Ltd ont des moyens de construction de navires d'un large tonnage.

En dehors de nombreux petits magasins indigènes, le port possède trois grands magasins privés pouvant contenir 500.000 tonnes de marchandises et 200.000 sur l'île. Le prix moyen est à Kowloon de 60 cents à 1 dollar, à Hongkong de 1,20 à 1,60 dollar par mois. Les deux groupes de quais de Kowloon ont des voies ferrées, raccordées au Kowloon-Canton avec communication directe vers Canton.

C. — Approvisionnement divers.

Le ravitaillement des navires est facilité par l'excellent aménagement du port.

L'alimentation en eau est assurée par des prises d'eau le long des quais et par une compagnie spéciale pour les navires stationnant sur bouées. Cette compagnie, se servant de l'eau des réservoirs du gouvernement, possède 8 navires transportant 230 à 270 tonnes; prix de l'eau 50 cents la tonne. L'approvisionnement en charbon est assuré par un stock d'environ 60.000 tonnes dont un tiers vient du nord de la Chine et le reste du Japon et de Formose.

Le stock de mazout est d'environ 55.000 tonnes. Le débit est, à quai, de 600 tonnes à l'heure et sur chalands de 350 tonnes à l'heure.

D. — Développement économique.

Hong-Kong, dont l'importance s'est accrue avec le développement du trafic avec la Chine est maintenant un des premiers ports du monde.

Pays d'un million d'habitants, dont 20.000 étrangers, Hong-Kong a eu, en 1932, un budget de 34 millions de Hong-Kong dollars. Son trafic, en 1930 a été de 49.607 navires jaugeant 38.511.650 tonnes dont 48,8 % pour le pavillon anglais.

Port franc, seuls des droits ont été établis sur les vins et spiritueux, les tabacs et, depuis 1932, les automobiles étrangères: 20 % de la valeur C. I. F. (pneumatiques, roues de rechange et accessoires non compris). C'est le grand distributeur des importations vers le Sud de la Chine. Il faut aussi noter que certains articles sont l'objet d'une intense contrebande favorisée par l'élévation du tarif douanier chinois.

Ajoutons pour finir que Hong-Kong est un des plus grands centres bancaires de l'Asie. Toutes les grandes banques y ont leur siège ou une succursale; notons :

- La Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation;
 - La Chartered Bank of India, Australia and China.
 - La Banque de l'Indochine.
 - La Banque Franco-Chinoise pour le Commerce et l'Industrie.
 - La Mercantile Bank of India.
 - La National City Bank of New-York.
 - La Yokohama Specie Bank.
 - La Nederlandsche Indische Handelsbank.
 - La Nederlandsche Handel Maatschappij.
 - La Bank of China.
-

II. — Le port de Singapour

Placé à l'entrée des mers d'Extrême-Orient, Singapour jouit d'une situation exceptionnelle. Tous les navires venant d'Europe, même ayant fait escale à Colombo, doivent s'y arrêter. Avant le traité de Nankin de 1842 qui entr'ouvrit aux européens les ports de Chine, il jouissait d'un véritable monopole.

Singapour est une île ; sa rade sert de base navale aux flottes commerciales et militaires britanniques. Elle est bien protégée au Sud par l'île de Blakang Mati et l'îlot du Pulau Brani.

Les Hollandais qui l'avaient cédé à l'Angleterre en 1812 essayèrent d'arrêter son développement par la création, en 1828, d'un port franc, Riouw. Leur projet ayant échoué, ils recommencèrent en proclamant la franchise de Poulo-Oué, petite île placée à la pointe nord de Sumatra. Ce port eut une meilleure fortune que l'autre, mais il est avant tout un vaste dépôt de charbon, ne pouvant concurrencer Singapour.

Le port, tout en longueur, est dû à l'aménagement du rivage. Le navire venant de l'Europe passe successivement devant Keppel Harbour Docks, la station du câble, les bassins de radoub, l'usine électrique, les ateliers du port, puis longe les quais. Le quai de la P. and O. pouvant recevoir deux gros navires puis le Jardine's Warf long de plus d'un mille servant les Messageries Maritimes et les lignes japonaises. Plus à l'est, il y a une cale sèche, puis de nouveaux quais le n° 6 pour la Blue Funnel C°, les 5, 4, 3 pour les cargos, le 2 pour la British India, le 1 pour les cargos puis d'autres quais moins importants.

Le port de Singapour est très bien outillé, pour le char-

gement et le déchargement rapide des navires. Jusqu'à ces dernières années, le gouvernement britannique n'a cessé de l'améliorer. Il y a quelques années on a terminé les constructions pour emmagasiner le pétrole : en même temps, on dressait des plans pour l'établissement de dépôts de provisions.

Bien aménagé pour la construction et la réparation des navires, Singapour possède, en plus des cales réparties le long du port, un grand dock flottant installé dans le second semestre 1928. Ce dock, de 50.000 tonnes, peut recevoir les plus grands navires des mers de Chine. Construit en 10 mois, il est long de 260 mètres, large de 52,50 et haut de 28,85. Il fonctionne au moyen de 7 pompes débitant ensemble 30.000 tonnes d'eau à l'heure.

Grand port de transit international, il profite, en outre, de la prospérité des Straits Settlements : c'est l'exportateur naturel de l'étain, du poivre, du tapioca et du caoutchouc fournis par cette possession anglaise. Singapour et son port sont desservis par une voie ferrée, d'écartement métrique, se dirigeant vers Pénang. De là, elle est prolongée jusque Rangoon d'une part, Bangkok de l'autre. Entre Singapour et Pénang, deux express circulent chaque jour.

III. — Le port de Manille ⁽²⁾

Manille est le grand port des Philippines. Situé au carrefour du Pacifique, la moitié de la population du globe vit à moins de 3.500 milles de ce centre. Les Etats-Unis l'occupent depuis 1898. En 30 ans, ils en ont fait l'un des ports les mieux outillés d'Extrême-Orient.

(2) Voir étude sur les Philippines dans la *Revue Internationale des Produits Coloniaux* de novembre 1930.

La rade de Manille qui comprend 1.250 acres de mouillage est protégée par un brise-lames en pierre de 10.000 pieds de long. L'entrée du port est bien indiquée par des bouées ou des balises lumineuses ; le service de pilotage est à la disposition des navires entrants, du lever du soleil à son coucher et à toutes heures pour les bâtiments en partance. La profondeur moyenne de l'eau dans la région de mouillage est maintenue à 40 pieds.

De nombreux quais, d'une longueur totale d'environ 7.000 pieds permettent la station simultanée de 10 à 11 grands vaisseaux. Le port possède trois jetées couvertes et un quai pour l'usage exclusif des navires de commerce étrangers. La jetée n° 7, la plus grande et la plus moderne a 1.400 pieds de long sur 240 de large. C'est l'une des mieux construites et équipées du monde entier. Tous ces quais sont la propriété du gouvernement philippin et le port a acquis une réputation enviable par la rapidité et le bon marché des opérations qu'il assure.

A proximité de ces quais, se trouvent de nombreux entrepôts bien aménagés, permettant le magasinage de toutes marchandises, à des prix modérés. Enfin le port est desservi par une voie ferrée parcourant l'île de Luçon et est reliée aux diverses îles des Philippines par une flotille d'environ 75 bateaux.

IV. — Conclusion

Cette simple étude nous a montré la voie dans laquelle doit s'engager le port de Saïgon s'il veut rester à la hauteur de sa tâche.

Actuellement son outillage est rudimentaire, insuffisant et

trop onéreux ; le ravitaillement en eau est déplorable, celui en charbon se fait encore à dos de femme. Les moyens de réparation des navires sont trop faibles, le dock flottant est ridiculement petit ; enfin le magasinage des marchandises est mal organisé et les voies ferrées peu pratiques.

Il ne faut pas trop tenir rigueur de cet état de chose à notre port sud-indochinois. Saïgon n'a jamais pu disposer de capitaux comme ceux qu'Anglais et Américains ont mis à la disposition de leurs ports. Il faut aussi remarquer que Saïgon est avant tout exportateur de denrées périssables, arrivant par voie d'eau et ne se prêtant que difficilement à une mécanisation avancée.

Deuxième Partie

**Développement économique
du Port de Saïgon
et son avenir**

CHAPITRE PREMIER

MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA NAVIGATION

L'étude du mouvement d'un port peut porter et même doit porter sur trois éléments :

- Le tonnage effectif des marchandises ;
- Le mouvement de la navigation ;
- La valeur des marchandises.

Ces trois éléments ne sont pas d'un rapport constant. Ainsi un port important ou exportant des marchandises lourdes et encombrantes telles que du riz ou de la houille présentera un gros tonnage pour une faible valeur. L'on peut aussi trouver des ports d'escale à trafic considérable et ne chargeant que peu de marchandises. Enfin certains ports expédient ou reçoivent des produits présentant une grande valeur sous un faible tonnage.

Mais si ces trois éléments du mouvement d'un port doivent être étudiés, l'un d'eux présente une importance prépondérante : c'est le tonnage effectif des marchandises.

Certes, *la valeur précise du commerce* est importante, mais si l'on basait dessus une étude approfondie, l'on verrait le trafic d'un port modifié à la moindre variation de prix, qu'elle soit saisonnière ou due à un événement imprévu.

Le mouvement de la navigation ne présente pas non plus une importance capitale, car nombre de navires ne font que toucher certains ports sans y semer une richesse quelconque.

L'étude du tonnage effectif est au contraire très intéressante : c'est la quantité de fret qui intéresse l'industrie des transports maritimes, c'est elle qui décide de l'importance du port au point de vue armement, installation et outillage, c'est elle qui détermine les travaux à faire les programmes à établir.

C'est donc à ce point de vue que l'on doit se placer pour étudier un port tout en se réservant de faire intervenir la valeur du commerce et le mouvement de la navigation à titre de complément d'information.

Une autre difficulté réside dans le choix des statistiques à adopter. Pour le port de Saïgon, nous trouvons concurremment :

— Le rapport sur la navigation et le mouvement commercial de l'Indochine.

— Les chiffres fournis par la Direction de l'Exploitation du Port.

— Les statistiques de la Chambre de Commerce.

— Enfin une foule d'autres renseignements plus ou moins officiels.

Ces statistiques, toutes dignes de bonne foi n'en comportent pas moins de grandes différences dues aux conditions dans lesquelles elles ont été exécutées.

La difficulté est accrue du fait que les statistiques générales, nécessaires pour comparer les différents ports, ne suffisent pas pour étudier le détail de chacun d'eux. A ce conflit de statistiques générales et locales, il faut ajouter que certains chiffres ne sont donnés que pour la Cochinchine en sa totalité.

Bref, si une étude approfondie nous force à employer tantôt l'une de ces sources, tantôt l'autre, il ne faut faire dire

à tout document que ce qu'il veut dire et se garder de ne confronter entre elles que des statistiques de même origine.

Saïgon est, de loin, le premier port indochinois. Sur un trafic total de 4.897.501 tonnes en 1932, il compte pour près de 40 %. Voici d'ailleurs le tonnage manufentionné par les six premiers ports de notre colonie (1) :

Saïgon	1.942.263	T. soit	39,7 %
Haïphong	1.133.269	—	23,1 %
Hongay	1.009.653	—	20,6 %
Port Wallut	117.161	—	2,4 %
Tourane	89.351	—	1,8 %
Phnom-Penh	85.868	—	1,7 %

Comparé à nos grands ports métropolitains, il se place, en 1932 au septième rang derrière Marseille, Rouen, Dunkerque, Bordeaux, Le Havre et Nantes. C'est actuellement le quatrième de nos ports coloniaux après Oran, Alger et Casablanca, talonnant ce dernier de bien près.

Le trafic du port de Saïgon, pour l'année 1932, est représenté par le tableau suivant (2).

Navires	Entrées		Sorties		Totaux	
	Nombre	TONNAGE	Nombre	TONNAGE	Nombre	TONNAGE
Extérieurs.	877	2.005.996	871	2.005.476	1.748	4.011.472
Fluviaux..	520	103.301	521	103.364	1.041	206.665
Totaux...	1.397	2.109.297	1.392	2.108.840	2.789	4.218.137

(1) D'après le Rapport sur la Navigation et le Mouvement Commercial de l'Indochine.

(2) D'après la Direction de l'Exploitation du Port.

Ce trafic est supérieur à celui de l'année 1931 qui se résumait par un total général de 2.552 navires jaugeant 4.062.730 tonnes.

Par contre, le tonnage unitaire moyen des navires qui, depuis 1928, était de 2.450 à 2.500 tombe à moins de 2.300.

Le tableau placé page 74 nous montre le mouvement général du port de Saïgon, entrées et sorties, depuis 1905 avec le tonnage moyen des vapeurs.

Dans le mouvement de Saïgon, le pavillon français prédomine. Les deux tableaux placés ci-après nous montrent : le premier, le mouvement d'entrée et de sortie des navires par nationalité en 1932 ; l'autre, le mouvement d'entrée des navires, par nationalités depuis 1923 (3). Disons tout de suite que la place prédominante de la France est due pour beaucoup à l'existence de nombreux services subventionnés.

Nationalités	Entrées		Sorties	
	Navires	Tonnage	Navires	Tonnage
Français	417	1.083.226	418	1.093.775
Anglais	172	287.225	172	287.211
Japonais	63	209.986	62	209.966
Hollandais	62	100.400	59	93.939
Norvégiens	67	95.165	66	92.541
Américains	20	79.781	20	79.781
Allemands	14	60.715	14	60.715
Chinois	36	37.153	34	35.203
Danois	16	18.320	16	18.320
Divers	10	34.025	10	34.025
Totaux	877	2.005.996	871	2.005.476

(3) Ces deux tableaux sont établis d'après les chiffres fournis par la Direction de l'Exploitation du Port.

**Mouvement général du port de Saïgon (entrées et sorties)
depuis 1905**

Année	ENTRÉES et SORTIES				TOTAL GÉNÉRAL		
	Nombre de navires		Tonnage		Nombre de navires	Tonnage	Tonnage moyen des vapeurs
	Ext.	Fluv.	Extérieurs	Fluviaux			
1905	1.499	1.181	1.914.677	206.008	2.380	2.420.685	1.745
1907	1.670	1.186	2.638.627	206.169	2.856	2.844.796	1.565
1910	1.419	1.244	2.544.369	227.920	2.674	2.772.289	1.830
1913	1.421	1.237	2.741.910	230.903	2.678	2.972.813	1.761
1915	1.363	1.490	2.296.343	236.303	2.853	2.532.646	1.675
1917	1.709	1.361	2.264.334	209.389	3.070	2.463.723	1.327
1919	1.169	1.107	1.804.776	184.750	2.276	1.989.526	1.437
1920	1.539	1.049	2.785.359	186.633	2.588	2.972.012	1.810
1921	1.663	1.084	3.481.960	217.231	2.747	3.399.191	1.903
1922	1.551	1.097	3.143.488	202.210	2.648	3.345.698	2.034
1923	1.501	1.990	3.207.746	206.601	2.591	3.414.347	2.135
1924	1.654	1.061	3.352.676	209.834	2.721	3.562.510	2.023
1925	1.864	1.097	3.949.839	207.778	2.861	4.157.617	2.135
1926	1.737	1.081	3.916.260	203.690	2.838	4.121.950	2.231
1927	1.868	1.089	4.071.391	207.594	2.857	4.271.985	2.300
1928	1.867	1.084	4.588.899	200.669	2.951	4.789.568	2.433
1929	1.719	1.230	4.211.070	231.950	2.949	4.443.020	2.140
1930	1.640	1.151	4.179.003	226.599	2.791	4.405.702	2.544
1931	1.498	1.054	3.849.508	213.222	2.552	4.062.730	2.561
1932	1.748	1.041	4.011.472	206.665	2.789	4.218.137	2.290

An	France	Angle- terre	Japon	Pays- Bas	Norvège	Amé- rique	Divers	Totaux
1923	724.874	341.364	132.825	48.422	73.072	161.562	117.241	1.899.368
1924	796.734	258.652	172.181	63.246	100.931	127.331	151.534	1.679.476
1925	931.127	246.020	349.822	102.709	132.079	85.177	138.537	1.985.471
1926	989.293	191.564	347.337	65.159	148.184	57.523	160.117	1.959.577
1927	1.077.358	238.243	292.532	88.943	143.501	59.230	129.490	2.029.297
1928	1.146.181	301.218	262.200	109.063	131.170	63.179	25.375	2.288.500
1929	1.143.487	238.563	185.426	102.350	141.210	93.049	202.046	2.106.231
1930	1.100.368	274.433	129.893	98.003	51.634	73.599	259.409	2.096.759
1931	1.113.607	195.568	152.866	118.262	50.565	67.139	220.036	1.918.063
1932	1.083.226	287.225	209.986	100.400	95.165	79.781	150.213	2.005.996

I — Le trafic des marchandises

Le mouvement du port de Saïgon, pour les marchandises et les passagers, depuis 1913 est représenté par le tableau placé page 76.

L'étude des importations nous montre leur accroissement continu, interrompu par la guerre, mais qui reprend dès 1919-1920 pour aboutir, en 1930 à plus de 680.000 tonnes soit le triple du trafic de 1913. A partir de cette date, la régression est brutale : on enregistre en deux ans une chute de près de moitié dans le tonnage et de 45 % dans la valeur.

Pour les exportations, l'accroissement du trafic dans ces dernières années est plus lent et se dissimule sous les grandes variations annuelles dues, pour beaucoup, aux écarts entre les différentes campagnes de riz. Après 1928 la régression du trafic est régulière. De plus de 2.200.000 tonnes en 1928, il tombe à 2 millions en 1929 et 1930 pour aboutir à 1.673.149

Mouvement du port de Saigon depuis 1913

An	Marchandises			Passagers	
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties
1913	226.683	1.308.772	1.535.455	22.133	25.459
1914	244.344	1.558.843	1.803.187	21.122	23.014
1915	272.015	1.277.937	1.549.952	22.203	24.230
1916	176.962	1.349.509	1.526.471	23.720	22.938
1917	173.714	1.340.220	1.513.934	28.308	21.310
1918	197.708	1.545.844	1.743.552	33.475	20.007
1919	219.000	870.212	1.089.212	35.932	26.394
1920	241.000	1.125.319	1.366.319	38.188	29.090
1921	252.211	1.645.161	1.897.372	29.788	26.243
1922	279.028	1.445.505	1.724.533	35.542	25.958
1923	269.783	1.256.976	1.526.759	37.971	25.664
1924	300.000	1.264.509	1.564.509	37.135	29.825
1925	350.000	1.430.668	1.780.668	31.696	24.031
1926	384.816	1.434.746	1.819.564	42.197	26.831
1927	447.004	1.509.259	1.956.263	50.512	27.260
1928	424.114	1.804.794	2.228.908	55.739	28.816
1929	636.644	1.423.656	2.060.000	56.784	30.996
1930	680.513	1.348.766	2.029.279	24.497	23.599
1931	454.579	1.218.570	1.673.149	17.892	29.471
1932	356.101	1.854.224	1.854.325	12.354	20.309

tonnes en 1931. Depuis cette date, reprise notable du tonnage qui gagne près de 200.000 tonnes de 1931 à 1932. L'étude de la valeur des marchandises sorties de Cochinchine depuis 1928 nous montre une chute bien plus brutale. De 235 millions de piastres en 1928, les exportations tombent successivement à 189 millions, puis 149, 89 et continuent à descendre pour atteindre 81 millions en 1932.

Entre temps, le cabotage indochinois tombe dans de semblables proportions. Le tableau suivant nous montre le poids et la valeur en piastres du cabotage de la Cochinchine en 1932 (4).

	Tonnage	Valeur
Entrées	218.273.344	32.496.192
Sorties	152.245.343	28.440.147
Totaux.....	370.518 687	60.936.339

II. — Le mouvement des passagers

Le port de Saïgon a vu jusqu'en 1929 un accroissement continu du nombre des passagers. La prospérité de notre colonie était démontrée par la comparaison entre les entrées et les sorties : La différence entre ces deux chiffres montrait un solde en faveur de Saïgon, d'une dizaine de milliers de personnes chaque année jusqu'en 1925.

En 1926, la Cochinchine s'est enrichie d'environ 16.000

(4) D'après les statistiques de la Chambre de Commerce de Saïgon.

âmes. Les années suivantes, ce chiffre passe à 23.000, puis 20.000 en 1929. Les premières atteintes du malaise économique actuel arrêtent net ce mouvement. De 1929 à 1930, le nombre des passagers entrés tombe de 56.800 environ à 24.500. En 1930, ce chiffre est de 17.900; en 1931 de 12.350. Pendant ce temps, le chiffre des sorties reste à peu près constant : 26.800 en 1926 puis 27.250, 28.800, 31.000, 23.600 et enfin 20.300 en 1932. Depuis 1931, nous sommes en présence d'un fait encore inconnu jusqu'ici, sauf dans les trois premières années de la guerre : La colonie se vide. Ce fait, plus que tout autre, nous montre l'état actuel de la Cochinchine dans sa réalité.

III. — La question des frêts

L'étude du mouvement des marchandises dans le port de Saïgon nous a montré une hypertrophie du tonnage exporté par rapport au tonnage importé. Ce phénomène, obligeant de nombreux navires à venir sur lest, a un effet désastreux sur la valeur des frets.

Le port de Saïgon, déjà affecté par les frais élevés qui grèvent son commerce (Droits de pilotage, Droits de sorties, Frais divers dus à sa situation géographique) se voit placé dans une situation inférieure à de nombreux autres ports extrême-orientaux pour la question des frets.

Lorsque les exportateurs ne peuvent bénéficier des services réguliers, ils doivent affreter des Tramps. C'est ce qui arrive très fréquemment pour les transports vers l'Europe. La plupart de ces tramps partent du Royaume Uni avec une cargaison de charbon à destination des ports méditerranéens, de Port-Saïd, de Singapour, etc... Les exportateurs doivent

traiter plusieurs mois à l'avance pour s'assurer un transport dans de bonnes conditions. Ajoutons que ces navires n'ont que l'embaras du choix pour s'affreter sur des marchés comme Karachi, Bombay, Coromandel, Java ou l'Australie.

Le tableau suivant indique la cote en piastres, des frets de Saïgon en 1932 sur les principaux ports destinataires (5) :

	Europe	Hongkong	Singapour	Batavia	Manille	Japon	Shanghai	New-York	San-Francisco	Haiphong
Riz { min ..	9	1	1,5	4	5	4	3,5	30	5	3
max ...	14	4	4	5,5	6	6,5	7,5	35	6	4,5
Divers { max.	14	2,5	3,5	6	6	6	5	25	6	4
min.	30	7	6	8	8	15	15	35	10	10

(5) D'après les renseignements fournis par les Compagnies de navigation au Bulletin de Quinzaine de la Chambre de Commerce de Saïgon.

CHAPITRE II

LES EXPORTATIONS

Le port de Saïgon, débouché des grandes plaines de la Cochinchine et du Cambodge est avant tout un port exportateur de riz. En 1932, le riz représentait 79,5 % de son tonnage total à l'exportation.

Le tonnage exporté s'élevait, en 1932, à 1.498.224 tonnes contre 1.220.283 en 1931. Cet accroissement porte surtout sur le riz. Par contre, à part le caoutchouc, le kapok, et les peaux et cuirs divers, les autres produits exportés ont beaucoup diminué : Voici d'ailleurs le détail des exportations en tonnes, par le port de Saïgon en 1931 et 1932 (1) :

Produits	1931	1932
Riz et dérivés.....	961.206	1.191.649
Maïs.....	97.969	137.789
Poissons et dérivés.....	30.534	22.126
Caoutchouc.....	11.392	14.322
Coprah.....	8.169	4.349
Poivres.....	4.537	3.048
Kapok.....	850	1.162
Coton.....	652	338
Noix-Vomiques.....	666	257
Peaux et Cuirs.....	30	39
Stick-lake.....	174	37
Divers.....	104.105	123.108
Total.....	1.220.284	1.498.224

(1) D'après le rapport au Conseil Colonial de Cochinchine.

Mais cet accroissement de 1931 à 1932 est anéanti par la comparaison des valeurs : Voici d'ailleurs la statistique du commerce d'exportation de la Cochinchine depuis 1925 ; les chiffres sont établis en milliers de francs avec conversion en milliers de piastres (2).

An	Commerce extérieur	Comm. intérieur	Totaux	Change	Milliers de piastres
1925	1.981.124	447.950	2.429.074	11,95	203.264
1926	2.970.204	567.032	3.537.236	17,03	207.706
1927	2.296.325	558.554	2.854.879	12,77	223.561
1928	2.352.345	446.630	2.798.975	12,77	219.176
1929	1.894.865	531.977	2.426.842	11,40	212.881
1930	1.490.820	479.948	1.970.768	10,00	197.077
1931	893.389	353.860	1.247.249	10,00	124.725
1932	812.024	284.401	1.096.425	10,00	109.642

I. — Le riz

La Cochinchine a toujours été le pays du riz. Mais son commerce et son exportation sur une grande échelle ne datent que de l'occupation française.

Avant 1860, interdiction d'exporter le riz. Cette mesure destinée à maintenir les bas prix et à éviter les famines avait un effet désastreux sur la production : l'absence de stimulant retenait le travail dans les limites de la stricte nécessité. Le bien-être de chacun en était réduit ; l'état général de la Cochinchine en souffrait.

Aussitôt après l'autorisation d'exporter, une multitude de

(2) D'après les statistiques de la Chambre de Commerce. Il m'a été impossible de me procurer les chiffres de Saigon seulement. Ce document envisage donc la totalité de la Cochinchine.

petits courtiers se répandirent dans les villages à rizières pour acheter, puis expédier le riz. L'augmentation des prix amena vite un développement de la production.

Les surfaces cultivées en rizières en Cochinchine ont augmenté d'environ 30.000 hectares par an jusqu'en 1923 (575.000 hectares en 1883 — 990.000 en 1893 — 1.300.000 hectares en 1903 — 1.600.000 hectares en 1913 — 1.900.000 hectares en 1923). De 1923 aux premiers jours de la crise, l'accroissement a été plus rapide mais plus irrégulier; l'on trouve les chiffres suivants:

1.975.000	hectares	en	1924
1.869.000	—		1925
1.916.000	—		1926
2.206.000	—		1927
2.214.000	—		1928

Entre temps, le perfectionnement de la production amenait un accroissement de l'exportation plus rapide que celui des surfaces cultivées.

CONDITIONS DE LA PRODUCTION DU RIZ

A. — Nomenclature et définitions diverses.

Le riz à l'état brut, c'est-à-dire recouvert de son enveloppe, est désigné sous le nom de *paddy*.

Le paddy Cochinchinois comprend quatre types principaux (3) :

— *Le Vinhlong*, le plus connu, grain long, cassant et irrégulier.

— *Le Gocong*, grain rond, plus régulier, plus résistant, destiné principalement à l'Europe.

(3) Cette dénomination n'implique aucune obligation de provenance. On récolte notamment du Gocong et du Vinhlong ailleurs que dans ces deux provinces.

— *Le Baclieu et le Baïxau*, grains longs, presque cylindriques, réguliers, très demandés en Chine et au Japon.

Le riz peut se répartir en trois catégories principales :

— *Variétés hâtives*, 4 à 5 mois, maturité en novembre et décembre.

— *Variétés de demi-saison*, 5 1/2 à 6 1/2 mois, maturité en janvier et février.

— *Variétés de saison*, 7 à 8 mois, maturité en février, mars et avril.

De ces trois catégories, la première est principalement utilisée pour la consommation indigène tandis que les deux autres sont destinées à l'exportation.

Au sortir des usines de Cholon, on trouve les principales formes commerciales suivantes : riz cargo, riz blanc (n^{os} 1, 2 et 3), brisures et farines (4).

Les prix de vente sont établis à Saïgon en piastres et au picul, soit 60 kgs 700.

L'expédition se fait par sacs de jute, les gunnies, de 100 kgs, 60 kgs pour les farines basses.

B. — Conditions techniques de la production.

La culture se fait soit en propriété soit en fermage, cette dernière forme est particulièrement employée dans les provinces du Transbassac, celles où le rendement est le plus intense et la population la moins dense.

Les conditions de la production cochinchinoise pèchent sur deux points: le rendement et la qualité du grain.

Le rendement moyen en Indochine est de 12 quintaux à l'hectare. Un regard chez les pays voisins nous montre des

(4) Voir nomenclature et définition très détaillées dans la statistique commerciale de la Cochinchine publiée par la Chambre de Commerce de Saïgon.

taux nettement plus élevés : Indes Néerlandaises (15), Birmanie (17), Siam (18), Japon (33).

Sans vouloir atteindre les hauts rendements du Japon, il semble qu'il soit possible de s'élever au niveau des concurrents immédiats : Siam et Birmanie. Des améliorations sont à faire au point de vue de l'aménagement hydraulique, de la lutte contre les maladies et de la généralisation des engrais.

Le problème de l'hydraulique agricole est avant tout un problème de drainage qui, dans certaines régions, se complique de la protection contre les crues du Mékong. Pour cela doivent être entrepris des travaux généraux : drainage et curage des canaux, et des travaux particuliers. Ainsi il suffit de survoler en avion la plaine Cochinchinoise, puis la Birmanie, pour s'apercevoir combien le réseau de canaux de celle-ci est plus dense que chez nous.

En ce qui concerne la lutte contre les maladies, il suffit de faire remarquer que la plante qui dispose de la quantité d'eau juste nécessaire n'est pas sujette aux maladies ; ce problème est donc lié à celui de l'hydraulique agricole.

Pour les engrais, on peut dire que tout reste encore à faire, la vente des engrais en Indo-Chine s'est bien développée jusqu'en 1930, mais elle a marqué une régression considérable au cours de l'année 1931.

Voici les chiffres d'importation d'engrais depuis 1929, auxquels on ajoutera les ventes de la Société Nouvelle des Phosphates du Tonkin. Ces chiffres concernent la totalité de l'Indo-Chine.

	1929	1930	1931
	—	—	—
Engrais à base d'amoniaque .	1.064 t.	1.427 t.	554 t.
Engrais à base de potasse . . .	1.338	1.459	298
Engrais à base de phosphate.	5.010	11.348	3.801
Phosphates du Tonkin	20.000	24.000	6.500

L'usage des engrais paraît particulièrement indiqué dans deux cas différents : terres pauvres ou acides (Mytho, Tanan, Tayninh, Baria) et régions où la terre est de bonne qualité, mais où elle a été épuisée par l'absence de repos (Gocong, Bentré, Cholon).

Le développement de la vente des engrais est conditionné à un effort de crédit et un effort de propagande : celle-ci doit être accompagnée d'essais rationnellement conduits. Mais jusqu'ici, il n'y a pas eu de véritables expérimentations scientifiques. Un effort plus sérieux a été entrepris par l'Office du Riz, mais il porte sur plusieurs années et on ne peut en attendre de résultats immédiats.

L'amélioration de la qualité du grain est subordonnée à deux conditions : l'amélioration des qualités de riz et leur homogénéité. L'état actuel a pour effet de maintenir la cote du riz Saïgon n° 1 constamment en arrière de celle du Burma 2 étoiles et du Garden Siam n° 1, ce dernier lui étant supérieur de 15 à 30 %, suivant l'année.

L'amélioration des qualités nécessite un gros effort : l'éducation du cultivateur reste à faire pour la spécialisation de la semence, suivant la nature du terrain. Ici encore, des essais ont été entrepris par l'Office du Riz ; le temps se chargera de conclure sur leur valeur.

L'homogénéité du riz est l'un des écueils les plus graves et pourtant les moins difficiles à éviter. Certes, il est très difficile actuellement de fournir du riz de première qualité, mais ce qui importe surtout, c'est de présenter des produits homogènes ayant un large marché ; ce défaut est dû aux conditions de culture et d'expédition du riz vers les usines.

D'une part, les qualités de riz cultivées sont très nombreuses : les semences, faites sans aucune sélection, ont amené

des différences non seulement de province à province, mais presque de champ à champ.

D'autre part, le riz une fois acheté par les courtiers est envoyé à Cholon sans soins. Un courtier expédiant le paddy de plusieurs qualités ne cherchera pas à les séparer ; cette absence de triage, qui subsiste jusqu'à l'usine, ne permet que des différenciations grossières, très nuisibles à l'exportation. Le remède pourrait être entrepris dans deux sens différents : une œuvre de longue haleine tendrait à ramener la production de riz à quelques types principaux, tandis qu'un travail d'organisation du ramassage de la récolte permettrait d'accomplir rapidement un premier pas très utile à l'exportation.

C. — L'organisation du crédit.

Au point de vue crédit, la Cochinchine se trouve dans une situation très embarrassante. La période de prospérité qui a précédé la crise actuelle avait incité de nombreux indigènes à entreprendre la mise en culture de terres nouvelles ; quant à ceux qui étaient déjà installés, ils cherchaient, par tous moyens, à accroître leurs domaines. Les uns et les autres avaient mis en exploitation des terres peu fertiles ou nécessitant de gros travaux qui n'étaient productives que grâce à l'exceptionnelle période que l'on traversait.

Mais ces diverses entreprises nécessitaient un appel de capitaux et les fermiers s'étaient tournés vers les banques et le Crédit Foncier.

D'un autre côté, le crédit est toujours nécessaire aux producteurs pour mettre en œuvre leur récolte annuelle et aux divers intermédiaires et entrepreneurs.

De tous côtés il y a eu abus de crédit : particulièrement les intermédiaires qui obtenaient simultanément une avance de l'exportateur et une avance d'une banque sur le même stock

de paddy. Les deux avances représentaient plus que la valeur du paddy. De temps en temps, un de ces spéculateurs, qui avait obtenu un total d'avances élevé, passait au Siam ou à Hong-Kong.

Ajoutons que, les conditions de l'économie indochinoise laissant aux créanciers de nombreux risques, le taux des avances était très élevé. Les emprunts aux chinois et aux chettys se faisaient à un taux variant entre 24 et 36 %.

Bref, aux premières atteintes de la dépression économique actuelle, les rizières cochinchinoises étaient grevées de 80 millions de piastres de dettes avouées. La charge moyenne que le crédit faisait peser sur la rizière représentait 38 % du prix de revient.

LE COMMERCE ET L'EXPORTATION

Le commerce du riz en Indo-Chine est entravé par deux difficultés :

D'une part, il n'existe ni confiance réciproque, ni liaison entre les producteurs et les exportateurs. Chacun se défie de l'autre. Il suffit qu'une demande importante arrive pour que les producteurs, croyant à la hausse, refusent de vendre. Certains exportateurs ont essayé d'organiser la liaison directe avec le producteur. Mais il faut envoyer dans les terres des gens très avertis, sachant parler aux indigènes ; c'est là une tâche écrasante.

D'autre part, le marché de Saïgon est sensible et étroit. La moindre demande de l'extérieur raffermirait les cours, ce qui exclut la possibilité d'y satisfaire. Il faudrait organiser des stocks, mais comment en éviter les risques ?

En 1931, le commerce fut frappé sur deux points : baisse de près de 30 % par rapport à la moyenne des 5 dernières an-

nées d'exportation et effondrement des cours. Voici les cours moyens du riz d'après la Chambre de Commerce de Saïgon :

Période 1889-1903	le quintal :	8,79	piastres
1904-1908	—	5,95	—
1909-1913	—	6,93	—
1914-1918	—	5,62	—
1919-1923	—	9,35	—
1924-1928	—	10,10	—

En 1931, on marque le cours de 6,58 piastres. En 1932, il descend jusqu'à 4,10 piastres et se retrouve en janvier 1934 à moins de 3,30 piastres, soit un cours nettement inférieur aux plus mauvais jours d'avant-guerre.

L'exportation, frappée actuellement par la carence de nombreux acheteurs, a toujours été entravée par des droits de sortie élevés.

Ces droits, relevés au 1^{er} avril 1926, se montaient à 0,55 piastres au quintal. Possibles lorsque les cours oscillaient vers 10 piastres, ces droits devenaient intolérables avec la chute des prix ; ce sont eux qui entravèrent complètement la campagne d'exportation de 1931.

Une nouvelle réglementation s'imposait : l'abaissement des droits se fit en novembre 1932 par leur transformation en droits *ad valorem*. Le marché du riz restant critique, une nouvelle diminution fut faite en octobre 1933.

Le tableau suivant nous montre l'évolution des droits de sortie du riz jusqu'à nos jours.

Désignation	Avant le 31-3 192°	Après le 1-4-1926	Après le 10-11 1931	Après le 1-10-1933
	Francs aux 100 k.	Piastres aux 100 k	ad valorem	ad valorem
Riz en paille-paddy et riz cargo contenant plus de 33 % de paddy.....	0,24	0,70	10 %	8 %
Riz cargo contenant au plus 33 % de paddy...	0,30	0,60	8	6,4
Riz blanc	0,38	0,55	6	4,5
Brisures de riz.....	0,18	0,28	5	3,75
Farines basses de riz...	0,12	0,12	4	3,2

Le tableau de la page 91 nous montre les sorties de riz et dérivés de la Cochinchine, par pays de destination, d'après les statistiques de la Chambre de Commerce de Saigon.

Magasins généraux

Certains ayant préconisé des magasins généraux pour améliorer la situation du riz, un projet en fut établi : La Banque de l'Indo-Chine devait former une société anonyme au capital de 10 millions de francs, pour la création et l'exploitation des magasins généraux en Indo-Chine pour le paddy, le riz, ses dérivés et éventuellement d'autres marchandises.

Les premiers magasins devaient être établis dans les six mois de la constitution définitive de la société, à Cholon, à Cai-Rang (province de Cantho) et à Bac-lieu-Ville. Le Gouvernement général garantissait un intérêt de 6 % net.

Le Syndicat des riziculteurs s'occupant de cette question, lui fit les reproches suivants (séance du 30 juin 1931) :

— Immobilisation de sommes considérables pour l'édification de nouveaux magasins, alors que ceux existant suffiraient.

— Risque de rester sans application à cause de la répugnance du riziculteur annamite à se séparer de sa récolte : c'est ce qui arriva lors d'une expérience de ce genre, à Mytho, en 1912.

— Ne pas apporter aux producteurs toutes les garanties nécessaires, car les exportateurs sont de gros clients pour les banques devant financer les avances.

— Grever le prix de revient du paddy de frais de transports et de manipulation, d'où diminution du prix payé aux producteurs.

Les Chambres de Commerce et d'Agriculture s'étant de même montrées hostiles à cette institution, le Gouverneur Général l'abandonna provisoirement. Actuellement, la question en est encore au même point.

LA CRISE DU RIZ

C'est en 1928, en pleine période de fermeté des cours, que des faillites de plus en plus nombreuses furent éprouvées par les commerçants et usiniers chinois de Cholon.

La situation s'aggrava encore en 1929.

Dans le second semestre 1930, l'effondrement brusque des cours du riz sur les marchés extérieurs provoque la chute d'un grand nombre d'intermédiaires asiatiques et met en difficulté les sociétés exportatrices les plus solidement assises de la place de Saïgon.

Cette chute des cours, que chacun croit passagère, détermine les propriétaires annamites à refuser de vendre, dans

Riz (Exportation en milliers de tonnes)

An	France Col	Europe	Japon	Cilinc	Hong- Kong	Philip- pines	Batavia	Singa- pour	Divers	Totaux
1913	303,6	97,3	114,3	—	333,7	58,1	136,9	122,5	88,7	1.179
1923	224	32,5	34,5	94,5	435,7	47,1	30,4	29,1	60,7	1.151
1924	134,3	16,2	79,6	31,7	465,1	113,9	75,9	40	39,8	1.107
1925	197,5	84,5	252,3	66,6	316,3	81,3	159,1	52,2	42,2	1.421
1926	200,5	48,7	165,7	517	165,4	54,8	108,4	75,9	45,7	1.412
1927	231,5	117,7	179,3	272,6	415,3	—	60,9	80,6	43,1	1.493
1928	284,2	173,7	118,8	36,6	484,8	43,5	163,7	81,8	198,3	1.694
1929	208,1	88,6	48,2	61,2	363,6	66,7	201	99,8	76,6	1.243
1930	243,9	15,1	33,7	190,9	298,2	—	120,1	103,3	26,5	1.090
1931	308,5	41,8	0,5	47,3	322,7	1	104	41,4	39,3	983
1932	434,8	50,4	60,8	63,8	384,6	0,6	65,7	11,2	30,1	1.231

l'attente d'une hausse éventuelle. Un tonnage d'environ 250.000 tonnes est ainsi reporté sur l'année suivante, qu'il engorge dès le début, en accentuant la baisse des cours.

Dès 1931, les rizières nouvellement ouvertes doivent être abandonnées.

Au dehors le Japon, jusqu'ici importateur, devient exportateur. La Chine élève ses droits d'entrée sur le riz, tandis que la Russie l'inonde de blé à vil prix. Les Indes Néerlandaises se ferment aussi. D'autre part, les deux rivaux de l'Indo-Chine, le Siam et la Birmanie, abaissent leurs droits de sortie.

Le nombre élevé des faillites amène une dévalorisation de tous les biens : une usine moderne et ses dépendances, ayant coûté près de deux millions de piastres, doit être vendue et ne trouve pas preneur à 125.000 piastres. Une autre de même valeur, gageant une créance de 300.000 piastres, est adjugée 25.000. Une petite décortiquerie de l'intérieur, achetée il y a deux ans 3.500 piastres, est vendue 100.

Des signes inquiétants se montrent dans la rentrée des impôts : ils rentrent bien, mais payés en monnaie divisionnaire, en vieux billets ou en piastres métalliques que l'on devine extraites de jarres où leurs propriétaires les économisaient bien précieusement.

Enfin Cholon se dépeuple : on ne peut plus payer un impôt de capitation, que chacun trouve trop lourd.

A partir de 1931, la crise économique se double d'une véritable panique : les appels de détresse se font de plus en plus nombreux. Tous se tournent vers le Gouvernement, soit pour l'accuser de l'état de choses actuel, soit pour le supplier de faire quelque chose, n'importe quoi, pour sauver le pays.

En deux ans, le Gouvernement Général a fait un effort

considérable. Il lui reste beaucoup à faire, tandis que de tous côtés des gens plus ou moins avertis préconisent des solutions plus ou moins admissibles.

SOLUTIONS ADOPTÉES JUSQU'ICI

Le Gouvernement général a cherché des remèdes aux maux actuels dans trois directions : développement de l'exportation, réaménagement du crédit et création de l'Office Indochinois du Riz.

Pour accroître les exportations, nous avons vu que les droits de sortie avaient été abaissés par deux fois, au cours de ces dernières années; mais il est impossible d'aller plus avant dans cette voie, car il s'agit là d'une taxe qui est le fondement du budget général et dont la suppression poserait un problème financier insoluble. Faisons d'ailleurs remarquer que les recouvrements de 1932, soit 2.800.000 piastres environ, sont bien inférieurs à ceux de 1931, où ils dépassaient 3.650.000 piastres.

En même temps, l'on s'efforçait d'assurer de plus larges débouchés aux riz indochinois : Citons une convention passée en 1930 avec l'Agence Havas, pour une campagne de publicité portant sur trois années, pour un maximum de 2 millions de francs par an.

A. — Le crédit agricole.

En 1932, le Crédit agricole a poursuivi une politique d'adaptation aux circonstances actuelles, en s'efforçant de proportionner le montant de ses investissements aux besoins réels de la population et aux ressources de la province. Le montant des prêts a été réduit de façon que l'emprunteur puisse rembourser facilement sur le produit de sa récolte;

cette sage façon de procéder a permis le recouvrement de la quasi-totalité des prêts à l'échéance. Quant aux prêts anciens qui n'ont pu être remboursés, vu l'effondrement des cours, les banques populaires se sont efforcées de les réduire en demandant le versement d'acomptes successifs.

Pour faciliter la mise en valeur de toutes les terres cultivables, en quelques mains qu'elles soient, M. Kautheimer, Gouverneur de la Cochinchine, a institué un système de prêts de campagne et de moissons, escomptés par la Banque de l'Indo-Chine, avec garantie de la colonie. Ces prêts sont essentiellement des prêts à très court terme. Leur montant, limité à 4 piastres par hectare pour les prêts de campagne et 6 piastres pour les prêts de moisson, doit être remboursé à l'époque présumée de la récolte (15 mai) et de la vente (15 juillet). Un maximum individuel d'avances est adopté soit 12.000 piastres. La situation très obérée de bon nombre d'emprunteurs ne leur permettant pas de constituer en gage leurs biens déjà hypothéqués, on a admis que l'emprunteur vendrait, avec constitution de dépôt au profit de la société, une certaine quantité de paddy livrable à l'échéance, à raison de 0,40 piastre la mesure. Enfin, pour éviter toute spéculation, les propriétaires désirant un tel crédit doivent certifier que leur stock de paddy ne dépasse pas 12 gias à l'hectare (un gias vaut environ 30 kilos).

Au point de vue judiciaire, on se trouve en face de mesures destinées à éviter la réalisation des biens du débiteur.

D'une part M. Bourayne, Procureur général, adressa une circulaire aux Procureurs de la République et aux Juges de Paix, prescrivant de concilier créanciers et débiteurs pour empêcher des ventes à prix dérisoires et la translation de la propriété rurale à des chinois ou à des chettys. D'autre part,

le Président de la Cour d'Appel de Saïgon invita les magistrats de son siège à accorder d'office des délais de grâce à tous les débiteurs de bonne foi victimes de la mévente du riz. Ces deux mesures n'ayant aucun caractère obligatoire, ont permis d'adapter les faits aux circonstances. Mais la généralisation de cette pratique a amené un moratoire de fait qui, comme tout moratoire, selon le mot de M. Rist, sauve le débiteur mais risque de tuer le crédit.

Notons enfin que de nombreux créanciers ont préféré un abatement de leur créance, aux risques de poursuites souvent illusoires. Ainsi, le 23 mai 1933, les chettys ont accepté une réduction de leurs créances, soit :

25 % pour celles venant en rang utile.

35 % pour toutes les autres.

En échange, ils obtinrent de l'Office des prêts fonciers de bénéficier de tous les avantages pouvant être accordés aux autres créanciers. Ils reçurent aussi la promesse que les arrêtés d'expulsion, pris contre certains d'entre eux, seraient rapportés.

B. — L'Office Indochinois du Riz.

Cet Office est né de la volonté du Gouvernement de mettre l'Indo-Chine à la place qu'elle doit normalement occuper parmi les pays producteurs et exportateurs de riz.

Actuellement, l'action de l'Office s'exerce dans trois secteurs : Cochinchine et est du Cambodge, région du Grand Lac, Tonkin et Nord Annam. Les deux premières sections nous intéressent particulièrement, car c'est à elle qu'est lié le sort de Saïgon, exportateur de riz.

Le premier travail auquel s'est mis l'Office fut l'étude systématique et générale des conditions de la production. Dé-

limitation de zones écologiques et économiques, démographie, tenure des terres, éléments du prix de revient, consommation, industrie, marchés points de concentration des stocks, exportation, transports.

Cette reconnaissance préalable étant faite, le Conseil de l'Office a établi son programme d'action suivant quatre objectifs :

1^o *Abaissement du prix de revient du paddy.* Des essais ont été faits sur les engrais, minéraux ou verts, l'assolement, les épurations, comparaisons et tentatives d'introduction de variétés de riz. On a réalisé des expériences tendant à déterminer les coefficients d'irrigation, à fixer le rythme des apports d'eau. L'Office s'est appliqué à la recherche de variétés de riz résistant aux terres et aux eaux toxiques, de variétés très hâtives permettant des cultures de remplacement, de variétés demi-flottantes susceptibles de croître là où l'assainissement est trop onéreux, etc...

Le Laboratoire de micrographie-phytopathologie a répondu à des demandes de renseignements émanant de riziculteurs dont les champs étaient parasités; il s'est occupé des insectes nuisibles aux grains stockés, etc...

Du 1^{er} septembre 1932 au 1^{er} juillet 1933, les laboratoires de chimie-agrologie-technologie ont procédé à 1.500 analyses et 22.300 dosages divers.

Enfin des coopératives de conditionnement, stockage et vente du paddy sont en cours d'organisation. Plusieurs fonctionneront pour la récolte de 1934.

2^o *Amélioration de la qualité du riz.* Les laboratoires ont procédé à des recherches de variétés, des comparaisons de rendement et des descriptions de formes. En Cochinchine et au Cambodge, plus de 1.500 formes ont été isolées.

Des coopératives de production de semences ont été créées ou sont actuellement en cours d'organisation.

Les laboratoires étudient les produits de la culture au point de vue industriel et commercial. Environ 12.000 échantillons de grains avaient été étudiés et classés au 1^{er} juillet 1933. Par ailleurs, ces laboratoires définissent les fraudes du paddy et observent les facteurs de son altération ou de l'altération de ses dérivés.

3° *Prévisions et contrôle des récoltes.* L'Office a établi des statistiques pour la production, les prix du paddy, les stocks exportables, les frêts intérieurs.

4° *Etude des pays producteurs concurrents et des marchés clients de l'Indo-Chine. Propagande.* L'Office est entré en liaison avec les attachés commerciaux français à l'étranger et les Gouvernements des colonies. Il a ainsi obtenu des correspondants lui fournissant des renseignements sur le commerce et l'industrie du riz dans le pays où ils habitent, importation, transit, exportation, industrie, prix de revient, cours, collections de standards, règlements commerciaux, etc...

REMÈDES PRÉCONISÉS

Dans le désarroi moral qui s'est étendu sur l'Indo-Chine, on attribue la situation à toutes sortes de causes et chacun s'est transformé en économiste, en financier, pour découvrir et préconiser des remèdes mais chacun considérant surtout ce qui est bien humain, ses propres affaires.

Avant de chercher à apporter des remèdes, il faut bien voir que la situation actuelle provient de deux genres de causes. D'une part, des causes inhérentes à la crise mondiale : diminution du pouvoir d'achat des pays voisins, politique de restriction, baisse des cours du riz. D'autre part, des causes

locales, particulièrement l'endettement des indigènes. Or, si l'on peut chercher à remédier à l'état de chose local, il est pour ainsi dire impossible d'agir sur la situation mondiale. Le salut réside plutôt dans l'adaptation de chacun à cette situation.

Les différents médecins, techniciens ou amateurs, voulant sauver l'économie du riz, nous proposent les solutions les plus diverses. Etudions-les en détail.

A. — Réduction des droits de sortie.

En 1931, *M. Labasthe*, gros riziculteur français, publie un rapport avec certaines propositions, parmi lesquelles nous remarquons l'abolition des droits de sortie sur le paddy et la réduction des droits de sortie du riz. En dehors de l'objection fondamentale que représente la place de cette taxe dans le budget général, on peut remarquer deux choses :

D'une part, *M. Labasthe* parle en producteur. Mais il ne faut pas oublier les usines de Cholon que la suppression des droits de sortie sur le paddy frapperait durement.

D'autre part, les droits de sortie, qui s'élèvent à 4,5 et 3,75 % pour le riz blanc et les brisures de riz (formant au total 80 % de l'exportation), sont souvent inférieurs aux variations hebdomadaires des cours.

B. — Action du gouvernement sur le marché du riz.

Dans ce même rapport, *M. Labasthe* demande au Gouvernement de procéder à des achats massifs de paddy à 2,80 piastres le picul (prix de revient moyen) et le faire distiller.

Mais si *M. Labasthe* voit le côté pratique et avantageux pour le producteur de cette opération, il ne cherche pas à résoudre la question financière que ces achats poseraient. D'autre part, ce relèvement artificiel et purement intérieur des

cours du paddy ne risquerait-il pas de fausser le commerce avec l'extérieur, en maintenant les prix locaux à un niveau plus élevé que ceux des marchés étrangers. Il ne faudrait pas, sous prétexte de sauver les producteurs, ruiner les exportateurs.

C. — Organisation d'un crédit à long terme.

Toujours dans le même rapport, on nous propose des crédits à long terme à effectuer par la Banque de l'Indo-Chine.

Cette solution a été adoptée par le Gouvernement, mais sa réalisation a montré qu'elle ne pouvait être utile qu'aux grands propriétaires de l'Ouest :

Les 2.662 demandes de prêts à long terme qui ont été retenues, concernant 426.327 hectares, soit une moyenne de 160 par demandeur. Or, une famille annamite de 5 personnes a beaucoup de mal à cultiver, par ses propres moyens, un domaine de 5 hectares.

D'ailleurs, ces prêts à long terme ne peuvent être faits que sur une échelle restreinte. La Banque de l'Indo-Chine ne peut immobiliser de gros capitaux à un faible intérêt, avec des chances de recouvrement aléatoires dès la formation du prêt. Les actionnaires ont apporté leur argent à une banque et non à un bureau de bienfaisance.

D. — Aménagement des dettes antérieures.

Une Commission du Riz ayant été créée en 1932, sa première séance, le 16 février 1933, a vu de nouvelles propositions. Voici celles que soumet M. Chêne :

- Abaissement de l'intérêt à 6 % l'an.
- Délais jusqu'au 1^{er} juin 1934.

— Paiement du 1^{er} juin 1934 au 1^{er} juin 1936 des intérêts seuls.

— Paiement en capital et intérêts compris, à partir du 1^{er} juin 1937, en 5, 10 ou 15 annuités, suivant que la créance s'élève jusqu'à 1.000, 5.000 ou dépasse 5.000 piastres.

L'application de cette proposition substituerait au moratoire de fait actuel un moratoire de droit. La limitation du taux de l'intérêt qui, suivant M. Chêne, se ferait avec sanctions, écarterait tous les capitaux privés, car l'économie indochinoise actuelle et les garanties qu'elle présente pour le créancier ne peuvent justifier un taux si bas.

De son côté, la Chambre de Commerce de Saïgon s'est montrée hostile à ce projet.

Pourquoi ne pas continuer la situation actuelle, l'accroître même ? Cette procédure de conciliation et de délais de grâce permet la discrimination entre bons et mauvais débiteurs et l'adaptation de la solution à la situation des deux parties.

Ajoutons que, le 21 mars 1933, M. Labasthe se prononçait pour un moratoire général des dettes.

E. — La déstabilisation de la piastre.

Avant d'étudier ce problème qui, de beaucoup, soulève les polémiques les plus âpres, montrons les diverses opinions en présence.

Les autorités indochinoises se refusent absolument à entrevoir la possibilité d'une déstabilisation. Voici quelques extraits de discours officiels :

« Il (le Ministre des Colonies) a affirmé à maintes reprises et je le redis ici pour essayer de me faire comprendre, même des pires sourds qui ne veulent pas entendre, qu'il

n'envisagera pas la dépréciation systématique de la monnaie locale. » (5)

« Ceux qui s'en prennent à la piastre me font l'effet de gens qui, apercevant la lueur d'un incendie dans un miroir, se précipiteraient pour briser ce miroir ». (6)

D'autres personnalités cochinchinoises ne se refusent pas à admettre une modification au régime monétaire. Citons ces mots de *M. Bui Quang Chieu*, vice-président du Conseil Colonial de Cochinchine : « Cependant, s'il est utile que nous ayons une mesure monétaire fixe, au lieu d'avoir un mètre en caoutchouc, notre piastre est un peu trop élevée pour un pays qui traite des affaires avec des pays voisins, à monnaie dévalorisée. » (7)

D'autres enfin préconisent un abandon rapide de l'étalon or soutenant que ce sera la clé devant nous sauver de la situation actuelle.

Sans vouloir donner de solution à ce problème, trop complexe pour être étudié ici en son entier, je vais essayer, avec toute l'objectivité possible, de donner quelques-uns des éléments permettant d'établir dans quel sens il pourrait être résolu.

Jusqu'à ces dernières années, le régime monétaire indochinois était basé sur l'étalon-argent, représenté par la piastre de 27 grammes au titre de 900/1.000. L'étalon-or institué par le décret du 31 mai 1930 y substitua une piastre définie par 655 mgr. d'or, la circulation intérieure étant assurée par de nouvelles pièces en argent, au même titre que les anciennes, mais de 20 grammes seulement.

(5) Discours de M. KRAUTHEIMER à l'ouverture de la session extraordinaire de 1932 du Conseil Colonial de Cochinchine.

(6) Discours de M. GANNAY à la dixième séance plénière du Grand Conseil des Intérêts Economiques et Financiers, le 16 Décembre 1932.

(7) Discours à l'Union Coloniale, le 30 juin 1933.

Or, une monnaie n'est autre qu'une unité de mesure des valeurs, destinée à faciliter les échanges de biens de toute nature. Si elle doit servir les échanges intérieurs, elle doit également permettre les échanges extérieurs.

Le commerce extérieur de l'Indo-Chine est attiré par deux pôles d'attraction.

D'une part la France, pays à monnaie d'or.

D'autre part, et surtout, l'Extrême-Orient.

Or, le commerce avec l'Extrême-Orient est placé sous le signe de l'argent. Particulièrement le commerce du riz, dont la Chine est le premier marché, le plus gros producteur et le plus fort consommateur. Les pays ayant rejeté l'étalon-argent sont d'ailleurs dans une situation analogue vis-à-vis de l'Indo-Chine, du fait que leur monnaie est actuellement dépréciée. La prédominance de la Chine, pays à étalon-argent, dans le commerce du riz a créé un lieu entre ces deux produits. Ces dernières années, le cours du riz a suivi celui des monnaies d'argent particulièrement du Hong-Kong dollar. On se trouve donc en présence de cette situation : *notre colonie vend en argent ce qu'elle produit en or.*

Il en est résulté un décalage entre les prix intérieurs et les prix extérieurs; cet état de chose risquant de se prolonger au-delà de la crise actuelle, le cours de l'argent étant soumis à une dévalorisation constante.

L'abandon de l'étalon-or pour revenir à l'état de chose antérieur aurait pour effet de réajuster le cours intérieur du riz au marché extérieur. Ce retour à la piastre de 27 gr. ne serait pas pour déplaire aux indigènes, qui retrouveraient leur monnaie traditionnelle.

Par contre, vis-à-vis des Européens, cela créerait une

grande insécurité. Un remède pourrait être trouvé dans la généralisation de l'emploi de la monnaie française.

Ce système, préconisé par M. Pargoire (8), mettrait donc en présence deux monnaies, dont le choix serait pratiquement déterminé par l'usage à en faire : D'une part le franc, que M. Pargoire voudrait voir doter de la force libératrice vis-à-vis des Européens et des caisses publiques, permettrait les rapports avec l'Occident et entre Occidentaux. D'autre part, la piastre-argent, solidaire de la monnaie chinoise et du Hongkong-dollar, assurerait le commerce intérieur et extérieur du riz. On peut objecter qu'il s'en suivrait un obstacle au crédit européen vis-à-vis des indigènes et que cela créerait une source de difficultés nouvelles pour l'établissement du budget; mais tout remède n'a-t-il pas ses inconvénients ? d'autant plus que, toujours d'après M. Pargoire, le crédit entre blancs et jaunes est presque inexistant.

L'examen des différentes thèses en présence, dont j'ai cité une des plus originales, nous montre qu'il est une règle qu'il ne faut pas oublier. Avant d'être une colonie française, l'Indo-Chine a toujours été et est encore un pays extrême-oriental : Liée à la France à de nombreux points de vue, elle est solidaire, au point de vue économique, avec ses voisins immédiats.

Ajoutons enfin qu'une dévalorisation de la monnaie, quels que soient ses moyens de réalisation, amènerait un allègement de la charge hypothécaire pesant sur les rizières.

AVENIR DE LA SITUATION RIZICOLE DE L'INDO-CHINE

Cette étude de la situation du riz a été assez poussée, car

(8) PARGOIRE. Le problème monétaire en Indochine, Paris, 1933.

le sort du port de Saïgon est lié à celui du riz. C'est le commerce du riz qui alimente, directement ou non, la plus grande partie du budget du port ; c'est lui qui déterminera à l'avenir les solutions techniques à établir pour son développement.

Avec le regretté M. Pasquier (9) nous pouvons dire que « Malgré tout, et bien que l'économie de la Cochinchine soit exclusivement agricole, sa situation n'a aucunement le caractère de gravité désespérée qui affecte la structure de tous les pays de monoculture. »

Le riz est un aliment savoureux, bon marché. Les deux tiers de l'humanité s'en nourrissent. Même actuellement il n'y a pas de surproduction : Si de grands marchés se sont fermés, c'est que la situation actuelle ne leur permet plus de s'alimenter à l'étranger ; ils ont dû restreindre leur consommation.

L'étude des quelques remarques suivantes nous montrera que, sous condition que l'Indo-Chine puisse rivaliser avec ses voisins sur le terrain de la concurrence, sa situation peut ne pas être envisagée sous un jour trop sombre.

Depuis 70 ans, l'Indo-Chine a toujours écoulé sa production. En 1931, en plus de sa production annuelle, il a été écoulé un stock de 250.000 tonnes reporté de l'année précédente.

Il n'y a pas insuffisance de crédit : les capitaux sont mis à la disposition des riziculteurs dans la mesure où ils en ont besoin.

Les moyens matériels : magasins, flotilles de transport, décortiqueries sont très suffisants pour la production actuelle et même pour une production nettement supérieure.

(9) M. PASQUIER : Discours du 25 novembre 1931 en réponse à un appel de détresse lancé le 24 juillet 1931 par le syndicat des riziculteurs de Cochinchine.

La superficie des rizières disponibles reste immense : Une grande partie de l'Ouest de la Cochinchine et du Cambodge peut encore être aménagée.

La main-d'œuvre est actuellement suffisante : son standard de vie est faible.

De grandes marges d'amélioration subsistent : au point de vue grains, cheptel, matériel, irrigations, de grands progrès peuvent être faits augmentant régulièrement la production en quantité et en qualité.

Enfin il est, à côté de l'Indo-Chine, *plusieurs marchés qui, un jour ou l'autre, réouvriront leur porte*, particulièrement la Chine, exténuée par l'insécurité, et le Japon, actuellement en état de sous-consommation, tandis que les nouveaux débouchés que l'Indo-Chine a pu s'ouvrir pour parer à la déficience des anciens, ne demandent qu'à continuer l'état de chose ainsi créé.

II. — Les autres produits d'exportation ⁽¹⁰⁾

LE MAÏS

Le maïs demande, pour sa culture, un climat assez humide, chaud ou tempéré, se maintenant au moins entre 16° et 18° pendant la durée de la végétation.

Le climat de la Cochinchine lui convenant particulièrement, il est produit dans toutes les provinces pour la consommation locale. Seuls deux centres ont une production suffisante pour l'exportation : d'une part, les provinces du Nord-Ouest (Chaudoc, Longxuyen, Sâdec) produisent un maïs

(10) Les diverses statistiques reproduites au cours de cette section, énonçant le total des exportations et leur répartition par pays de destination, sont extraites de la « Statistique Commerciale de la Cochinchine » publiée par la Chambre de Commerce de Saïgon. Elles concernent les sorties de la totalité de la Cochinchine.

blanc évoluant en trois mois; sa récolte a lieu en juillet, au début des crues. D'autre part, la province de Baria où il est en grande faveur, car pourvu de débouchés faciles et rémunérateurs sur place ou à Cholon.

Maïs (Exportation en tonnes)

An	France et Col.	Europe	Hongkong	Japon	Divers	Cabotage	Totaux
1923	10.109	—	—	—	—	28	10.037
1924	23.096	—	—	—	—	108	23.204
1925	47.984	300	0,2	—	0,2	616	48.900
1926	53.385	100	65	—	508 (1)	7.802	61.860
1927	44.756	1.002	410	—	—	8.409	54.777
1928	66.354	1.102	129	3.778	713 (1)	21	72.097
1929	70.121	292	—	11.415	130 (2)	2	81.960
1930	97.452	100	416	22.195	1	6.296	126.460
1931	80.858	—	276	9.729	0,4	369	91.232
1932	134.520	303	1,4	711	0,9	204	135.741

(1) Pays d'Afrique.

(2) Chine et Siam.

Il est cultivé soit après défrichement, soit après le tabac. Dans ce dernier cas, il profite des fumures copieuses appliquées à ce produit. Presque partout, le maïs évoluant en trois mois, les indigènes font deux récoltes successives entre la récolte du riz et les semailles pour la campagne rizicole suivante.

Les maïs indochinois se classent en deux catégories : maïs durs et maïs tendres ou glutineux, avec de nombreuses

variétés caractérisées par la forme de l'épi, ses dimensions ou la coloration des grains. Les plus cultivés sont les maïs durs, jaunes, à petits grains. Ce sont à peu près les seuls donnant lieu à des transactions commerciales importantes.

Le maïs se transporte en sacs gunnies de 100 kg. environ. Sur le marché de Saïgon, il se vend au quintal. Avant la crise actuelle, le cours du maïs rouge oscillait aux environs de 6 ou 7 piastres, après avoir été inférieur à 5 piastres en 1926. Entraîné par la chute générale des prix, sa moyenne tombe à 5,56 en 1930 et 3,76 en 1931. Dès 1932, ses cours se relevaient à 4,22 et au 1^{er} janvier 1934, ils dépassaient 5,50 piastres.

Le maïs est cultivé depuis fort longtemps en Cochinchine, mais ce n'est que depuis le début du siècle présent qu'il est devenu un objet d'exportation; l'ouvrage publié en 1878 par le Comité Agricole et Industriel de la Cochinchine lui consacre 7 à 8 lignes; il reconnaît sa présence mais note qu'il n'existe qu'en faible quantité.

Avant la guerre, on constate une progression constante de l'exportation, surtout vers la France. De 1914 à 1919, la cherté et la rareté du frêt d'une part, la main-mise par le ravitaillement sur le commerce des céréales d'autre part, ont fait tomber les exportations à un chiffre insignifiant.

Dès après la guerre, l'exportation reprenait, la presque totalité se dirigeant vers la France. Depuis 1923, où 10.000 tonnes étaient sorties de Cochinchine, le commerce n'a cessé de croître. Le malaise économique que nous traversons n'a atteint son commerce qu'en 1931, mais en 1932, le chiffre des exportations se retrouvait à 135.700 tonnes, soit nettement au-dessus de celui de 1930.

En dehors de la France, les autres pays sont pratique-

ment inexistants; notons cependant qu'après 1928, le Japon tendait à se faire une place importante qu'il a perdue dès l'accentuation de la crise, en 1931 et surtout en 1932.

En Indo-Chine même, la production est protégée par des droits relativement élevés sans discrimination entre les deux tarifs, minimum et maximum. Depuis le 12 janvier 1933, ces droits sont les suivants :

Maïs en grains 60 francs les 100 KB

Maïs en farine 100 francs les 100 KB

A première vue, l'avenir du maïs semble devoir être envisagé sous un ciel heureux. Cependant, si sa production est susceptible de s'accroître dans de fortes proportions, son absence de débouchés en Extrême-Orient en limite son exportation aux besoins de l'Occident. Or, celui-ci est bien éloigné de l'Indo-Chine et le commerce actuel, dû pour beaucoup aux barrières douanières opposées par la France aux céréales étrangères, reste sous la menace continuelle de la déficience des acheteurs, attirés par des produits similaires.

POISSONS SECS, FUMÉS OU SALÉS GRAISSES ET HUILES DE POISSONS

Avec ses 2.500 km de côtes, ses grands fleuves, ses rivières et ses lacs, il est naturel que l'Indo-Chine soit un grand pays de pêche.

A. — La pêche.

La pêche maritime est particulièrement intéressante dans deux régions.

D'une part, les régions placées à l'embouchure des différentes branches du Mékong et du Bassac sont excessivement poissonneuses d'octobre à mars, où les poissons sont

attirés par l'énorme quantité de nourriture azotée que charrient les eaux pendant la période de décrue. Un chalutage bien organisé peut donner de 400 à 1.000 kilos de poisson à l'heure. Dans la saison non favorable, le poisson s'est dispersé et l'on ne recueille plus que 50 à 100 kilos à l'heure.

Poissons et dérivés (Exportation en tonnes)

An	France et Col.	Hongkong	Singapour	Chine	Siam	Divers	Cabotage	Totaux
1923	2 112	6.923	16.958	135	188	167 (1)	66	26.548
1924	4.993	9 516	23.548	345	324	86 (2)	110,5	38.924
1925	4.473	4.677	20.802	830	531	157 (3)	107,5	31.578
1926	3.625	485	22.155	4.608	835	—	238	31.946
1927	3.553	4.630	23.641	66	280	—	298	32.474
1928	4.998	5.012	22.720	38	140	1	254	33.160
1929	2.774	4.744	24.861	53	102	22	306	32.863
1930	3.801	4.715	25.587	57	156	—	213	34.529
1931	1.633	6.955	21.709	11	122	—	159	30.590
1932	1.047	5.623	16.931	39	80	—	280	24.000

(1) Indes Néerlandaises : 125,9. Europe : 40 8.

(2) Indes Anglaises : 24. Europe : 62.

(3) Japon : 10,5. Europe : 146,45.

D'autre part, le Golfe du Siam est très poissonneux, mais ne présente que quelques rares régions propres au chalutage à vapeur. Cependant, la baie de Kompong Som, la plus intéressante, pourrait être exploitée par un appareillage léger.

Tous les cours d'eau de l'Indo-Chine sont habités; mais c'est surtout au Cambodge, dans le Tonlé Sap que la pêche

est fructueuse. En juin, la crue du Mékong barre le passage aux eaux du Grand Lac. Le niveau de celui-ci monte de 17 à 18 mètres noyant les forêts qui occupent ses abords. Le poisson se dirige dans cette forêt où il trouve une abondante nourriture et peut se reproduire en toute sécurité. En décembre, à la décrue, le Tonlé Sap se vide et permet une pêche très intéressante quand les eaux sont basses. M. Krempf, directeur de l'Institut Océanographique de l'Indo-Chine, évalue à 100.000 tonnes le poisson sorti annuellement de ce lac.

B. — Utilisation, commerce et exportation.

Dans un pays tropical comme l'Indo-Chine, le poisson ne peut se conserver longtemps à l'état frais. Aussi les produits capturés pour les besoins familiaux ou vendus immédiatement ne représentent qu'une faible partie de la production.

L'homme a du rechercher des moyens simples et pratiques de conserver les produits qu'il ne pouvait utiliser immédiatement; il y est arrivé de diverses façons.

— *Pâtes et saumures.* — Le principal produit fabriqué est le *nuoc mam* : le poisson entier, tête et entrailles comprises, est disposé dans des cuves de bois avec des couches de sel et comprimé avec de grosses pierres. Le soleil agissant pour tout décomposer, on obtient au bout de 3 à 4 mois un liquide ambré, clair, riche en matières azotées; on l'emploie comme condiment.

La plus grande partie de la consommation est utilisée en Indo-Chine. Le reste sort surtout vers le Siam.

— *Produits salés et séchés.* Le séchage se fait sur toutes les côtes maritimes ou sur les rives des différents lacs ou

fleuves; le poisson est vidé, écaillé puis fendu en deux s'il est de forte taille. On le fait macérer plusieurs heures dans le sel avant de l'exposer au soleil. Le rendement en poisson sec est d'environ 25 % du poisson vivant.

C'est le poisson séché qui fournit le plus gros contingent de l'exportation totale; les sorties se font principalement sur Singapour et dans de plus faibles proportions sur Hong-Kong.

Saïgon exporte aussi des vessies de poissons et des ailerons de requins. Ces deux mets sont très recherchés en vue de l'exportation sur la Chine où ils constituent un mets de luxe. Hong-Kong absorbe aussi un tonnage assez constant de crevettes séchées; ses achats varient annuellement entre 1.000 et 1.200 tonnes.

— *Graisses et huiles de poissons.* Les matières grasses d'origine ichtyologique pourraient être produites aussi bien dans les pêcheries maritimes qu'en eau douce. Cependant, c'est surtout au Cambodge que l'on prend soin de les extraire. Les grandes pêcheries négligent à tort cette source de profit et rejettent les têtes et les entrailles des poissons destinés au séchage. L'exportation se fait en presque totalité sur la France. Malheureusement, ce commerce est tombé très bas depuis 1928.

C. — Avenir.

L'avenir des exportations ne semble pas être menacé par la crise actuelle : les diminutions que montrent les statistiques doivent être momentanées, les différents produits indochinois étant très recherchés en Extrême-Orient.

Une meilleure organisation de la pêche permettrait d'augmenter beaucoup la production. Cependant l'avenir de la pê-

che doit plutôt se tourner vers le commerce intérieur. Le pays serait capable d'utiliser une quantité de poissons très supérieure à celle qui lui est actuellement fournie : l'annamite est encore trop souvent sous-alimenté en produits azotés. Si actuellement, l'Indochine fournit à l'étranger ce qu'elle ne recueille pas en quantités suffisantes pour elle-même, c'est d'une part en raison du faible pouvoir d'achat des indigènes et d'autre part parce que les grandes pêcheries sont reliées plus rapidement avec Singapour ou Hong-Kong qu'avec l'intérieur.

Ajoutons que l'industrie de la pêche a encore beaucoup à faire pour l'amélioration du traitement du poisson et pour l'utilisation des sous-produits.

LE CAOUTCHOUC

Le caoutchouc a été introduit en 1897 en Cochinchine. Après une période d'essai de dix ans, les plantations se développèrent rapidement. Au moment de la guerre, l'hévéaculture recouvrait plus de 21.000 hectares avec 6 millions de pieds dont un million en saignée. En 1925, elle recouvrait 50.000 hectares.

Au 1^{er} janvier 1933, les surfaces plantées s'élevaient à près de 120.000 hectares dont 26.700 pour le Cambodge et 1.900 pour l'Annam. Là-dessus, le tiers environ était mis en saignée. Pour la Cochinchine, sur 26.000.000 d'arbres plantés, 13.400.000 étaient saignés ; par contre, au Cambodge, seuls 1.900 hectares étaient en rapport soit un peu plus de 7 % de la surface plantée.

La plupart de ces plantations sont établies en terres rouges. Par suite des nombreuses demandes de terrains dépo-

sées depuis 1925, les terrains à mettre en valeur sont de plus en plus éloignés de Saïgon. Actuellement, aucun terrain n'est libre à moins de 80 kilomètres de ce port.

Caoutchouc (Exportation en tonnes)

An	France	Hongkong Chine	Singapour	Divers	Cabotage	Totaux
1923	4.224	8,4	1.305	59	26,3	5.623
1924	4.877	3,4	1.691	74	0,5	6.645
1925	7.033	34	763	12	27,4	7.870
1926	8.034	34,5	518	2,7	62,2	8.651
1927	7.082	16	2.383	3,5	24,6	9.510
1928	6.205	—	3.453	5,3	35,5	9.698
1929	5.277	0,3	4.639	174 ⁽¹⁾	16,4	10.116
1930	4.356	3,2	5.894	74 ⁽²⁾	53,1	10.381
1931	4.896	64	5.504	1.292 ⁽³⁾	62,6	11.830
1932	6.172	—	5.440	2.968	3,6	14.583

(1) Amérique : 53.750 kilos, le reste pour le Japon.

(2) Japon.

(3) Amérique : 53.750 kilos — Japon : 1 037 tonnes — Europe : 191,5 tonnes

Le caoutchouc a toujours été l'objet d'une spéculation effrénée. Dès avant la guerre, on voyait la valeur du kilogramme monter de 12 francs en 1903 à 20 francs en 1909 et à 33 francs l'année suivante, pour retomber brusquement à 14 francs en 1911 et 8 francs en 1914. Après la guerre, en 1922, les cours se retrouvaient à 3,50, soit un prix inférieur au prix de revient.

C'est alors que les planteurs anglais qui contrôlaient plus des deux tiers de la production établirent à Ceylan et en Malaisie le plan Stevenson. Les sorties de caoutchouc ne furent plus autorisées que suivant une échelle mobile rendant le contingent exportable proportionnel au cours du produit.

Après 1922, les cours se relèvent à 26 francs en 1923, puis se maintiennent aux environs de 20 francs jusqu'en février 1929. Depuis cette date, les cours n'ont cessé de descendre jusqu'à moins de 3 francs le kilo.

A la même époque, les compagnies indochinoises établissaient le prix de revient aux environs de 7 francs le kilogramme.

Un appel au Parlement devenait urgent. Après une période de discussion et de luttes entre les planteurs d'une part et le Syndicat du caoutchouc et des industries qui s'y rattachent d'autre part, on arrive à la loi du 31 mars 1931, complétée par le décret du 31 mai suivant.

Cette loi dispose qu'une taxe spéciale sera perçue à l'entrée en France du caoutchouc ou des produits à base de caoutchouc. Fixée à 0 fr. 30 par kilogramme de caoutchouc, elle devait être réduite progressivement jusqu'à 0 fr. 10.

Dans chaque colonie était créée une caisse de compensation chargée de répartir le montant des taxes perçues entre les producteurs. Ces primes devaient être déterminées trimestriellement par la différence entre le prix de revient, fixé par un arrêté du chef de la colonie, et le cours trimestriel, sans pouvoir dépasser 3 francs par kilogramme.

La loi de 1931 prévoyait en outre la suspension des primes lorsque le cours du caoutchouc dépasserait le prix de revient. De plus, au cas où le cours moyen dépasserait de 3 francs le prix de revient, des ristournes devraient être versées par les producteurs aux caisses.

Le prix de revient du caoutchouc ayant été déterminé à 6 fr. 50, le taux de la prime fut fixé à 2 fr. 09. Au 3^e trimestre 1931, il s'élevait à 2 fr. 85. Il atteignait son maximum, 3 fr., durant le 4^e trimestre 1931 et le 1^{er} trimestre 1932. Les 2^e et 3^e trimestres 1932 le voyaient descendre à 2 fr. 50. Au 4^e trimestre 1932, la prime se retrouvait à 1 fr. 50. Depuis cette date, toute l'année 1933 l'a vue à 1 franc.

L'aide aux planteurs était une nécessité et le sera encore tant que le prix de revient sera inférieur au cours mondial. En effet, l'arrêt des saignées est mortel pour l'hévéa.

La production du caoutchouc doit être une grande richesse pour l'Indochine future : notre colonie n'est désavantagée, vis-à-vis de ses concurrents, ni pour les conditions de culture ni pour la qualité des produits exportés (11). La Malaisie et l'Insulinde ne bénéficient que d'une avance de temps et d'une organisation technique et financière beaucoup plus développée.

Depuis la crise de 1922, la production et l'exportation du caoutchouc n'ont cessé de croître. La crise actuelle n'a pas arrêté cet essor. De 1931 à 1932, le tonnage exporté passait de 11.800 tonnes à 14.600 tonnes environ dont à peine moitié vers la France.

Lorsque la totalité des plantations sera mise en saignée, dans quelques années, la production de l'Indo-Chine dépassera 50.000 tonnes. La comparaison avec les besoins de la France, plus de 60.000 tonnes, nous montre combien on peut être rassuré sur l'avenir des plantations.

Cet accroissement profitera au port de Saïgon pour lequel ce sera une nouvelle source de richesse ainsi qu'à la marine marchande nationale pour laquelle ce sera un frêt intéressant.

(11) Ceux-ci se vendent sur le marché mondial sous la dénomination de « first latex ».

LE POIVRE

Poivre (Exportation en tonnes)

An	France et Col.	Europe	Hongkong	Singapour	Divers	Cabotage	Totaux
1923	3.103	—	136	563	1	520	4.323
1924	3.494	405	15	893	—	406	5.213
1925	3.485	102	10	180	2,2	226	4.005
1926	2.706	31	—	15,5	9	228	2.987
1927	3.308	887	—	27	5	175	4.403
1928	3.203	—	—	—	—	218	3.421
1929	3.516	229	3	16,5	10,5	322	4.096
1930	3.476	59	—	45	500 ⁽¹⁾	381	4.461
1931	3.696	314	1,5	12	434 ⁽¹⁾	231	4.689
1932	3.134	—	—	—	—	259	3.393

(1) Amérique.

Les principales régions productrices de poivre sont au Cambodge, les provinces de Kampot et de Takée, en Cochinchine la province de Hatien et l'île de Phu-Quec. Sa culture occupe de 1.600 à 1.700 hectares.

La multiplication du poivrier se fait par boutures que l'on obtient en étiétant de jeunes arbustes. Les plans commencent à produire dès la 3^e année. Le maximum de production est atteint entre la 6^e et la 25^e année. Bien que le poivrier puisse durer plus d'un demi-siècle, il est d'usage de le renouveler tous les trente ans environ.

Le grain de poivre existe sous deux formes commerciales, poivre noir et poivre blanc.

Pour avoir le poivre noir, on laisse les épis en tas pendant les deux ou trois jours qui suivent la cueillette. Il s'en suit une légère fermentation. Les grains sont ensuite mis à sécher. Bientôt ils sont secs, ridés et noirâtres : c'est le poivre noir du commerce.

Le poivre blanc s'obtient en faisant tremper les grains dans l'eau pendant trois ou quatre jours, puis en les frottant énergiquement entre les mains pour en détacher la partie externe du péricarde.

Le poivre est très à son aise dans le sud de la Cochinchine. Cependant l'hydrographie de notre colonie ne permet la récolte que durant les mois de la saison sèche et interdit toute culture intercallaire. Il en résulte un coût de production nettement supérieur à celui de la production étrangère.

En temps normal, le port de Saïgon exporte annuellement de 3.500 à 5.000 tonnes de poivre. L'année 1932 en a vu le chiffre descendre à 3.393 tonnes contre 4.689 en 1931.

A. — Commerce et exportation.

La consommation métropolitaine est entièrement assurée par le poivre indochinois. Le grand importateur est Le Havre où une partie est mise en entrepôt et réexpédiée sur l'étranger.

Une loi de 1892, accordant aux poivres coloniaux une détaxe de moitié sur le tarif minimum, provoqua un grand essor de la culture et entraîna une surproduction. Pour y remédier, plusieurs lois de succédèrent : 30 mars 1902, 12 juillet 1902, 29 mars 1903. La loi définitive date du 31 décembre 1909. Elle n'a été modifiée qu'en 1928.

La loi de 1909 limitait les importations en France. Les chiffres étaient fixés tous les trois ans. En 1928, ils étaient

de 2.800 tonnes pour le Cambodge et 800 pour la Cochinchine. Les producteurs recevaient des certificats pour une quantité déterminée au prorata des terres en culture. Les poivres se vendaient avec ou sans certificat, ceux avec se vendant avec majoration.

La lutte contre la contrebande était assurée par deux mesures : Tout poivre devait sortir par le port de Saïgon ; chaque planteur devait faire une déclaration du nombre, de l'âge et de la production approximative de ses poivriers.

Un décret de 1920 prohiba, en France et en Algérie, l'entrée des poivres étrangers sauf ceux introduits sous le régime de l'entrepôt et du transit.

La loi du 13 avril 1928 rompt complètement avec le passé. Elle permet l'introduction en franchise et sans limitation des poivres coloniaux. Les poivres sont taxés à 500 francs, tarif minimum, et 2.000 francs, tarif général.

Il existe une taxe intérieure de consommation. Elle s'élève à 620 francs et il est question de la porter à 1.000 francs.

B. — Avenir.

Le poivre indochinois est certain de trouver un débouché constant en France. Mais ne devrait-il pas chercher à s'imposer également à l'étranger ?

Ici un problème se pose. Les poivres indochinois jouissent d'une certaine franchise d'impureté :

Poivre noir : 1 % de grappes et 2 % d'impuretés.

Poivre blanc : 5 % de grains non décortiqués ou d'impuretés.

Or, aux Etats-Unis, la tolérance est de 3 %, le poivre devant être criblé aux frais de l'importateur. Cette différence interdit donc l'accès des poivres français au plus grand marché du monde.

Une mesure s'impose : Le criblage parfait en Indochine. On aurait alors un produit susceptible d'être accepté sans complications sur tous les marchés. La faible augmentation du prix de revient qui en résulterait serait bien compensée par un fort accroissement du tonnage exporté.

LE COPRAH

Coprah (Exportations en tonnes)

An	France	Europe	Japon	Divers	Cabotage	Totaux
1923	12.439	—	—	109,5 (1)	256	12.805
1924	9.774	55	—	—	—	9.829
1925	8.581	324	—	—	36	8.941
1926	10.849	493	—	—	36	11.378
1927	9.186	493	—	—	10	9.689
1928	12.369	175	—	13	22	12.576
1929	12.127	344	25	8,5	10	12.514
1930	9.380	305	51,5	—	56	9.792
1931	7.755	—	—	—	8,5	7.764
1932	4.388	—	50,7	—	7,9	4.446

(1) Singapour.

Le coprah est l'albumen desséché de la noix de coco. Bien que le climat et le sol de la Cochinchine lui conviennent bien, il n'y est encore que peu répandu. L'Indochine en possède environ 30.000 hectares dont 20.000 en Cochinchine. On lui préfère : A l'ouest les rizières qui rapportent

immédiatement ; à l'est, dans les terres grises, l'hévéa plus rémunérateur.

On n'en trouve guère que dans les provinces du delta du Mékong (Mytho, Bentré, Vinhlong) et dans celle de Bienhoa.

Le rendement à l'hectare est de 1.000 kg. environ ; mais il tombe parfois à moins de 500.

Le développement du cocotier pourrait être une grande source de richesse. En effet, tandis que la France importe près de 200.000 tonnes de coprah, l'Indochine ne lui en fournit que de 5.000 à 10.000 tonnes. Il suffirait à l'administration de pousser à sa culture par tous les moyens.

Il suffit de regarder comment agissent les Etats-Unis pour prendre exemple. Non content d'avoir augmenté considérablement la production des Philippines, ils ont créé un puissant trust destiné à accaparer la production mondiale du coprah.

LE COTON

Le cotonnier est cultivé, de temps immémorial, dans toutes les régions de l'Indochine, pour la fabrication des vêtements indigènes. Mais les bas prix des cotonnades d'importation en ont fait abandonner la culture partout où elle ne rencontre pas des conditions nettement favorables.

Tout le sud de l'Indochine en fournit mais seul le Cambodge en produit assez pour l'exportation.

Trois régions lui sont propices :

— *Les berges périodiquement inondées du Mékong et de ses affluents*, soit 15.000 hectares. Mais la culture reste soumise au danger de l'irrégularité des crues. La fibre est courte, 18 à 22 millimètres, et irrégulière. Le coton est laineux et renferme de petits boutons constitués par la présence de grai-

nes atrophiées. Il est cependant très utilisable avec des métiers spéciaux.

Coton (Exportations en tonnes)

An	France et Col.	Hongkong	Japon	Chine	D vers	Cabotage	T taux
1923	8,6	890	661	10,6	—	43	1614
1924	260	1133	204	29	—	40,5	1606
1925	182	205	1546	54	—	22	2009
1926	0,2	58	346	62,5	—	85,5	532
1927	348	936	1345	62	—	72	1674
1928	—	230	33	44	1,9 (1)	29	458
1929	90	264	220	53	—	226	852
1930	68	86	933	40	—	351	1478
1931	247,5	102,5	202,5	87,5	11,5 (2)	1022	1674
1932	—	132,2	62,9	115,2	23,9 (3)	193	334

(1) Indes Anglaises.

(2) Pays d'Europe.

(3) Singapour.

— *Les terrains irrigués de la région du Grand Lac.* Mais la culture exige des études et des travaux de nivellement et aménagements hydrauliques tellement coûteux qu'on ne peut en envisager l'entreprise dans un avenir prochain.

— *Les terres rouges.* La qualité récoltée est très bonne ; elle vaut le coton américain. La fibre est longue, 24 à 29 millimètres, propre, soyeuse et nerveuse. La résistance moyenne est de 96 kilos au dynamomètre ; toutes caractéristiques du « good middling Amérique ».

Le climat et le sol des terres rouges lui étant très favorables, le coton est susceptible de se développer beaucoup. La crise actuelle, avec la chute des cours qui s'en est suivie, a considérablement abaissé l'exportation : 354 tonnes en 1932 contre 1674 en 1931. Loin de se désespérer, les producteurs doivent persévérer. Ils ne doivent pas oublier qu'en dehors de la France qui en importe annuellement 300.000 tonnes, l'Indochine a, à sa porte, deux vastes débouchés, Hong-Kong et le Japon.

LE KAPOK

Kapok (Exportation en tonnes)

AN	France	Europe	Divers	Totaux
1923	167,8	301,2	11,2 ⁽¹⁾	480,2
1924	31,3	367,7	—	399,2
1925	116	365	6,3	487,3
1926	55	437,8	5,4	498,6
1927	35,7	411,1	—	446,9
1928	56	249,6	5,4 ⁽²⁾	310,9
1929	54,4	622,4	—	676,8
1930	65,4	568,4	0,7	634,5
1931	31,7	836,9	203,3 ⁽¹⁾	1.071,9
1932	110,4	1.059 7	3,9 ⁽²⁾	1.174

(1) Japon.

(2) Chine.

Se rencontre un peu partout en Cochinchine et au Cam-

bodge. Il n'en existe qu'une plantation, située en terres rouges, dans la province de Bienhoa ; elle comprend 60 hectares. Mais on en rencontre beaucoup servant de haies dans les plantations des terres rouges ou des terres grises.

Actuellement un mouvement en sa faveur se crée. On tend à le cultiver, seul ou avec le caféier. De plus en plus, il remplace l'hévéa, moins rémunérateur et exigeant une longue période d'attente.

LE BÉTAIL

A. — Bœufs et buffles.

On élève des bœufs et des buffles dans toutes les régions de l'Union Indochinoise. Mais les régions à population dense n'en produisent pas suffisamment pour leur consommation et doivent en faire venir du Cambodge.

Actuellement les exportations sont insignifiantes. Les quelques têtes que le port de Saïgon exporte sont soumises à un droit de sortie de trois piastres par bœuf et quatre piastres par buffle. Des arrêtés locaux limitent l'exportation des bovins et bubalins dont le départ pour Haïphong ou Canton prenait une extension dangereuse pour l'agriculture locale. Ne pourrait-on pas modifier cette politique en accroissant la production indigène ?

Sur 70 millions d'hectares que représente l'Indochine, plus de 60 sont incultes. Si l'on enlève les 36.000.000 hectares de forêts, il reste près de 25.000.000 hectares non occupés. Même en admettant que plus de la moitié de ces territoires soient inexploitables, il reste encore 10 millions d'hectares dont on ne tire pas parti.

Toute organisation de l'élevage, extensive ou même demi-sauvage permettrait d'augmenter notablement la production.

La densité de l'espèce bovine, 2,5 au km², pourrait être élevée (en France, elle est de 30).

Cette amélioration est possible. Il suffirait de la réaliser sous des sauvegardes scientifiques et techniques pour éviter les entraves actuelles qui sont les épizooties et les pertes causées par les inondations ou la sécheresse. Pour arriver à un bon résultat, il faudrait vaincre l'indifférence des indigènes qui n'ont aucune hygiène et ne s'occupent ni de l'amélioration ni de la reproduction qu'ils laissent au hasard.

Le commerce des peaux, des cuirs et des divers déchets d'animaux est actuellement entre les mains des chinois. L'exportation pourrait être nettement plus favorable : Il suffirait de mieux préparer les produits et de les mieux traiter.

Le tonnage des sous-produits d'animaux exportés de Cochinchine s'est élevé en 1932 à 1.434 tonnes contre 1.583 en 1931. Là-dessus, 1.058 tonnes étaient destinées à Hong-Kong et 305 à la France et l'Europe.

B. — Les porcs.

L'élevage du porc, très répandu en Indochine fournit un des éléments principaux de l'alimentation indigène et donne lieu à une assez forte exportation, particulièrement sur Singapour. Les sorties sont soumises à un droit de 1,50 piastre par tête.

Un simple coup d'œil sur les chiffres des exportations nous montre combien la crise actuelle a frappé ce commerce. Après avoir exporté plus de 86.000 têtes, la Cochinchine n'en a exporté que 25.000 en 1931 et 7.000 en 1932. Il faut espérer que cet effondrement ne survivra pas aux mauvais jours que nous traversons.

Pores vivants (Exportation en têtes)

An	Singapour	Hongkong	Siam	Divers	Cabotage	Totaux
1923	36.142	19.992	30	4	223	56.391
1924	29.869	55.412	—	14	—	85.295
1925	38.215	271	142	9	5.690	44.327
1926	49.328	220	545	2	6.700	56.795
1927	86.149	2	—	4	299	86.454
1928	53.474	—	—	—	1 222	54.696
1929	52.560	—	—	2	182	52.744
1930	21.606	—	—	—	225	21.831
1931	18.135	—	—	—	6.970	25.105
1932	6.180	300	35	—	523	7.038

MARCHANDISES DIVERSES

En dehors des produits déjà vus, qui à eux seuls totalisent presque tout le commerce de Saïgon, il est encore divers articles d'exportation moins importants, mais qui sont susceptibles de prendre un jour une place plus grande.

A. — La Gomme laque.

C'est le produit de l'élevage d'un insecte, le tachardia lacca, qui vit en parasite sur les branches de certains arbres. On en trouve au Laos et au Cambodge.

Cet élevage est fait sans soins par les indigènes qui se contentent de porter les jeunes essaims sur des porte-laque voisins.

Le produit obtenu, une fois séparé des branches sur lesquelles il s'est formé, est séché et exporté sous le nom de stick-laque.

Depuis dix ans, l'exportation de ce produit n'a cessé de décroître. Après avoir oscillé entre 600 et 800 tonnes jusqu'en 1927, il tombe à moins de 160 en 1928. Après avoir remonté à 550 tonnes en 1929, il redescend à 110 en 1930, 230 en 1931 et 21 tonnes en 1932.

Cet article est dirigé vers la France (qui en prend de 40 à 60 % suivant l'année), l'Europe, l'Amérique et Singapour.

B. — La noix vomique.

La noix vomique est la graine d'un arbre répandu dans la plupart des forêts de l'Indochine.

Cette graine, employée en médecine comme tonique et stimulant est récoltée par les indigènes et dirigée immédiatement sur Saïgon pour être exportée.

Les sorties de noix vomiques, très irrégulières suivant les années, ont été de 298 tonnes en 1932 contre 677 en 1931. Là-dessus un tiers environ est dirigé vers la France. Le reste, jadis absorbé par l'Angleterre, Hong-Kong et la Belgique, est maintenant pris par les Etats-Unis (1932 = 285 T.).

C. — La soie.

Introduit de Chine en Indo-Chine, il y a quelques siècles, l'élevage du ver à soie se rencontre aujourd'hui dans tous les pays de l'Union.

La Cochinchine possède environ 650 hectares de muraies, notamment dans la province de Chaudoc. De nombreuses autres régions, très propices, pourraient être aménagées. Mais le premier travail est d'améliorer les méthodes d'élevage des indigènes.

Bien comprise, la production de la soie pourrait devenir l'un des principaux éléments de l'économie sud-indochinoise particulièrement au Cambodge où de vastes terrains lui sont éminemment favorables.

L'exportation de la Cochinchine, après avoir atteint 85 tonnes en 1925 et 75 en 1928, est tombé à 45 puis 31 tonnes pour les deux années suivantes. Actuellement, les sorties sont pratiquement inexistantes : 3 tonnes en 1931 et 8 en 1932.

D. — Le thé.

Le thé est très peu cultivé en Cochinchine. Les faibles quantités exportées par Saïgon viennent du Centre-Annam.

Et pourtant, notre colonie peut et même doit en fournir. En dehors de la France qui importe annuellement de 1.300 à 1.400 tonnes de thé, elle pourrait alimenter l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale Française qui en importent dans les 3.000 tonnes.

Jusqu'ici, la récolte et la préparation du thé indochinois étaient faites dans des conditions telles que le produit obtenu ne pouvait satisfaire la clientèle. Aujourd'hui des firmes françaises surveillent la récolte, achètent la feuille fraîche et la traitent suivant les méthodes en usage chez les grands producteurs.

E. — Le café.

Le café peut devenir l'objet d'un fort commerce vers la France. Cependant, sa production étant principalement localisée au Tonkin, il ne sera pas de longtemps une source de richesses pour Saïgon.

Les seules plantations susceptibles d'intéresser notre port se trouvent en Cochinchine Orientale et en Annam. Les bas

cours actuels du café empêchent que l'on en envisage l'extension.

F. — Le sucre.

Chaque année, Saïgon importe de grandes quantités de sucre venant de Hong-Kong et de Singapour. Et pourtant le climat de la Cochinchine lui est très favorable tandis que les besoins de la France seraient la garantie d'un débouché constant.

Les cultures indigènes sont concentrées principalement sur les bords du Dong-Naï, de la Rivière de Saïgon et des deux Vaïcos où l'on trouve des terres silico-argileuses profondes, humides et riches en humus. Depuis ces dernières années elles progressent au détriment des rizières.

Il faudrait pousser l'indigène à la culture de la canne à sucre, lui apprendre à protéger son terrain contre l'inondation, lui indiquer les meilleurs engrais et le moyen optimum de les utiliser. Le rendement, qui était en moyenne de 1 tonne $\frac{1}{2}$ à l'hectare il y a dix ans, est déjà passé à trois tonnes. On mesurera l'effort qu'il reste à faire en le comparant aux plantations indigènes de Java où il atteint 10 et 11 tonnes.

G. — Le bois.

Les différents pays de l'Union présentent environ 36 millions d'hectares de forêts. En face de ce chiffre, les exportations sont insignifiantes.

Le bois, bon marché pour un fort tonnage, ne peut devenir un grand produit d'exportation. Cette règle est aggravée par la situation de Saïgon, port exportateur, qui doit faire venir sur lest les navires venant chercher du bois.

Si une exportation sur les voisins immédiats de Saïgon est possible, il faut bien se convaincre que la France ne sera ja-

mais un débouché régulier pour les bois indochinois. Les exportations de lim pour le pavage de la ville de Paris n'ont duré qu'un moment. L'éloignement de la métropole et la concurrence des bois africains rendent un tel commerce tout à fait exceptionnel.

H. — Le cacao.

Suivant toutes probabilités, ce produit pourrait réussir dans les terrains du Cambodge, aux environs de Kampot, où le climat, avec ses pluies abondantes, lui convient particulièrement.

Jusqu'ici, il n'a fait l'objet d'aucune culture bien qu'il intéresse nos fabricants de chocolat actuellement tributaires de l'étranger.

CHAPITRE III

LES IMPORTATIONS

Voici le tableau récapitulatif des importations, en milliers de francs et par pays d'origine, du commerce extérieur de la Cochinchine en 1932 avec les chiffres correspondants pour 1931 (1).

	Matières animales	Matières végétales	Matières minérales	Matières fabriquées	Totaux
France	6.664	27.730	16.132	234.444	284.972
Colonies Françaises	246	18.772	—	11.580	30.598
Hong-Kong.....	2.280	41.594	1.502	10.178	55.554
Iles Philippines. }	43	27.722	53.033	1.139	81.937
Indes Anglaises. }					
Indes Néerlandaises }					
Europe... ..	944	14.556	4.847	13.107	33.454
Singapour	265	17.539	1.861	2.602	22.267
Amérique.....	366	1.439	12.059	4.084	17.947
Chine	49	4.442	127	9.092	13.711
Japon	19	458	1.178	5.230	6.835
Autres Pays	144	4.553	1.096	235	6.028
Totaux 1932.....	11.020	158.804	91.786	124.724	553.303
Totaux 1931.....	12.427	208.616	124.724	410.431	756.227

(1) D'après la statistique commerciale de la Cochinchine.

Jusqu'en 1929 le volume et la valeur des importations n'ont cessé de croître, à peine ralentis pendant la guerre de 1914-1919.

Depuis 1929, on observe une régression, lente au début, puis de plus en plus rapide sous la poussée de la crise mondiale et de la chute des prix. Ce dernier élément a donné à la chute de la valeur du commerce un caractère plus accentué que celle du tonnage.

Voici le tableau des importations en Cochinchine en milliers de francs avec conversion en milliers de piastres (2).

An	Commerce extérieur	Commerce intérieur	Totaux	Change	Milliers de piastres
1924	818.656	302.456	1.121.112	10,11	110.891
1925	1.078.304	444.111	1.522.415	11,95	127.398
1926	1.835.375	618.191	2.453.566	17,03	144.165
1927	1.737.901	576.853	2.314.754	12,77	181.265
1928	1.669.115	614.126	2.283.241	12,77	178.797
1929	1.657.960	648.060	2.301.020	11,46	200.787
1930	1.123.833	449.187	1.573.020	10,00	157.302
1931	756.227	423.371	1.179.598	10,00	117.960
1932	553.303	324.962	878.265	10,00	87.826

L'étude de la situation actuelle et sa comparaison avec les années précédentes sont rendues difficiles du fait de l'in-

(2) D'après la statistique commerciale de la Cochinchine.

tervention d'un élément nouveau : la loi du 13 avril 1928 modifiant le régime douanier indochinois.

LE RÉGIME DOUANIER

Les premières années de l'occupation française ont vu triompher le libre échange.

Après environ 25 ans qui ont permis un grand développement du commerce extérieur indochinois, la vague du protectionnisme qui a déferlé sur le monde a provoqué la loi du 26 février 1887.

Cette loi posait le principe de l'assimilation douanière avec possibilité de dérogations.

Le résultat de cette loi ne se fit pas attendre ; l'année suivante voit tomber rapidement le chiffre du commerce extérieur. De nombreuses maisons font faillite. Le nombre des commerçants patentés de Saïgon et de Cholon tombe de 6.850 en 1886 à 4.314 en 1891.

Devant cet état de chose et les protestations unanimes des Indochinois, le parlement français vote la loi du 11 janvier 1892 permettant de plus nombreuses dérogations.

C'est ce régime, légèrement modifié en 1910 et 1913 qui a survécu jusqu'en 1928.

La loi du 13 Avril 1928.

Cette loi maintient le principe de l'assimilation douanière. Malgré la grande distance qui sépare la France de l'Indo-Chine, malgré des conditions de production complètement différentes, malgré un commerce extérieur n'ayant aucune similitude avec celui de la métropole, le législateur a cru bon de maintenir une identité de tarif douanier applicable aux pro-

duits étrangers dans les territoires de la France continentale et de l'Indo-Chine.

Cette loi permet des dérogations et surtout facilite leur obtention.

Pour le commerce de colonie à colonie, aucun droit n'est applicable. Mais il faut un contrat en droiture, c'est-à-dire sans interruption.

La première conséquence de la loi de 1928 fut la nécessité de mettre le tarif indochinois en harmonie avec celui de la métropole.

Le projet de tarif prévoyait deux groupes : ceux conformes au tarif métropolitain d'une part et d'autre part tous ceux pour lesquels des dérogations avaient été demandées. Les premiers entrèrent immédiatement en vigueur, les seconds restèrent provisoirement soumis aux anciens tarifs.

De nombreuses demandes de dérogation furent faites : elles portaient sur 300 postes et pour la plupart demandaient un rehaussement des droits.

Bref, l'effet de la loi de 1928 fut un rehaussement général du tarif douanier. Ce tarif comprend actuellement 1300 rubriques dont 101 exemptions et 6 prohibitions. La proportion entre le tarif minimum et le tarif général est en moyenne de 1 à 4. Mais certains postes établissent une proportion de 1 à 2,5 ou de 1 à 5.

La loi de 1928 a conservé le principe antérieur que les conventions de commerces passées par la Métropole ne sont applicables à l'Indo-Chine qu'autant qu'elles le stipulent expressément.

Les droits de transit.

Contrairement aux principes admis par la plupart des législations douanières, le transport en transit au travers de l'Indo-Chine est soumis à des droits.

Jadis les droits à payer s'élevaient à 20 % du tarif qui aurait dû être perçu si les marchandises étaient restées en Indo-Chine.

Avec l'augmentation des tarifs, ces droits devinrent trop lourds. Un premier palliatif fut apporté ; on décida qu'à l'avenir, on calculerait les droits sur les tarifs en vigueur avant le 28 mars 1921.

En 1928, les droits de transit ont été remaniés ; on en a fait des droits ad valorem ; ils sont actuellement de 4 % de la valeur du produit, fixée chaque année par une commission spéciale.

Toute cette réglementation ne s'est jamais appliquée aux marchandises chinoises. De par le traité de Tien-Tsin (1886), celles-ci sont soumises à une taxe ad valorem de 2 %. La convention franco-chinoise du 16 mai 1931 a abaissé ce droit à 1 %.

I — Matières animales ⁽³⁾

I. — Animaux vivants.

La Cochinchine n'importe que peu d'animaux vivants. Il faut croire qu'avec le développement de l'élevage, elle n'en importera jamais beaucoup plus.

Bien qu'en augmentation sur 1931, l'année 1932 n'a vu rentrer que 75 mules et mulets venant de France, 170 moutons et 130 chèvres venant des colonies françaises, et plus de 4.000 têtes de béliers, brebis et agneaux venant de Hong-Kong.

(3) Cette division en quatre catégories générales avec subdivision en 34 tableaux est extraite de la « Statistique Commerciale de la Cochinchine ». Elle correspond aux statistiques publiées pour la totalité de l'Indochine dans le Rapport sur la Navigation et le Mouvement Commercial de l'Indochine.

II. — Produits et dépouilles d'animaux.

Les principaux articles de cette rubrique sont: les conserves de viande et la charcuterie, le lait, le fromage et le beurre.

La France est assez bien représentée dans ce commerce. C'est elle qui fournit une bonne partie des conserves, plus de 60 0/0 du lait, la presque totalité du beurre salé et des divers fromages.

Les divers produits de cette rubrique ne pourront manquer d'augmenter par la suite, avec l'élévation du standard de vie des Indochinois et l'état arriéré du bétail indigène.

III. — Pêches.

Les différents produits de cette rubrique n'ont cessé de décroître depuis plusieurs années. Cette diminution, due pour beaucoup aux poissons secs et salés, doit être considérée comme naturelle, l'Indochine tendant de plus en plus à se satisfaire elle-même.

Dans ce commerce, la France n'est guère représentée que dans les conserves de sardines et autres poissons.

IV. — Substances animales brutes propres à la médecine ou à la parfumerie.

Rubrique sans intérêt : seules les éponges, d'ailleurs d'origine française, y présentent un intérêt : 185 kilos en 1932 contre 936 en 1931.

V. — Matières dures à tailler.

Quelques centaines de kilos d'écailles de tortue, nacrés ordinaires, os et sabots de bétail sont les seuls produits intéressants. Leur nature même empêche d'espérer une modification quelconque à cette situation.

II. — Matières végétales

VI. — Farineux alimentaires.

Les principaux farineux alimentaires importés sont la farine de froment, les légumes secs, les pommes de terre et le vermicelle chinois.

En diminution sur les années précédentes, ce commerce qui touche à l'alimentation même des indigènes et des européens ne pourra manquer de reprendre une plus forte importance dès que la situation économique sera éclaircie.

Il faut noter que la place de la France ne cesse de diminuer d'année en année. La farine de froment, dont elle fut jadis le grand pourvoyeur, est recherchée sur d'autres marchés avec lesquels il est impossible de lutter dans les conditions actuelles. Seule une barrière douanière excessivement élevée permettrait à la France de reprendre une place qu'elle ne pourrait maintenir qu'artificiellement. La France exporte également quelques dizaines de tonnes de légumes secs, chiffre insignifiant à côté des pays d'Extrême-Orient. Elle envoie aussi des pâtes d'Italie.

VII. — Fruits et graines.

Sur un trafic annuel de 8 à 10.000 tonnes ces dernières années, la Cochinchine a importé particulièrement des noix d'arec (3.100 tonnes en 1932) et des fruits frais ou secs, venant surtout de Chine, directement ou via Hong-Kong.

La France, handicapée par les frais de transport, n'est guère représentée que dans la proportion de moins de 2 %.

Ce trafic ne peut manquer de reprendre son essor dès la fin du malaise économique actuel. Seules les importations de noix d'arec pourraient être concurrencées par l'extension de la production indigène.

VIII. — Denrées coloniales de consommation

Parmi ces denrées, quelques unes ont une situation importante : les sucres bruts et raffinés, le lait concentré, le café, le thé et les différents tabacs fabriqués.

Les sucres proviennent surtout des Indes Néerlandaises, après avoir été raffinés à Hong-Kong et Singapour. Malgré une protection douanière élevée, les sucres français ne peuvent rivaliser avec ceux de Java, produits à des prix exceptionnellement bas et grevés de frais de transport minimes.

Le lait concentré vient d'Europe. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la France n'en envoie qu'un faible contingent, le principal fournisseur étant la Suisse, avantagée par le tarif minimum dont elle est bénéficiaire.

Le café et le thé ont un large débouché en Indo-Chine. Ils sont importés, venant de leur pays d'origine, via Singapour et Hong-Kong. Mais ce commerce reste menacé, dans un avenir d'ailleurs lointain, par la concurrence intérieure qui tend de plus en plus à satisfaire la consommation indigène.

Quant aux tabacs fabriqués c'est l'Algérie qui en fournit la plus grande part. Ce n'est que loin derrière que vient Hong-Kong. Le reste est originaire d'Europe, de Singapour, de Chine ou des Etats-Unis.

IX. — Huiles et sucs végétaux.

La première place, en valeur, est tenue par l'opium. La Turquie, l'Inde et la Perse réunies en ont fourni 77.729 kg. en 1932, contre 79.014 en 1931.

La France fournit à l'Indo-Chine la presque totalité de l'huile de table, d'olive ou d'arachide. Elle envoie aussi quelques dizaines de tonnes d'huile de lin. En dehors de ces produits, son activité est entravée par les frais de transport, la

concurrence du Japon qui, même en Europe, rivalise avec les principaux producteurs et la proximité des Indes Néerlandaises fabricant l'huile de coprah.

X. — Espèces médicinales.

Le port de Saïgon importe annuellement dans les 1.000 à 1.200 tonnes de racines, herbes, feuilles, fleurs, écorces, lichens, fruits et graines diverses venant d'Extrême-Orient, particulièrement de Hong-Kong.

XI. — Les bois communs.

L'importance de la forêt indochinoise et la multitude des espèces qu'elle renferme lui permet de donner satisfaction à la consommation locale.

L'importation est réduite à une cinquantaine de tonnes, chiffre de 1932, de bois spéciaux.

XII. — Filaments, tiges et fruits à ouvrer.

En 1932, l'Indo-Chine a importé quelques milliers de kilos de coton, 650 tonnes de chanvre et plusieurs centaines de tonnes de joncs, bambous et rotins.

Le faible tonnage de coton importé est dû au manque de filatures obligeant la Cochinchine à importer des produits déjà ouvrés.

XIII. — Teintures et tannins.

Chapitre insignifiant où la France n'est absolument pas représentée : Total importé en 1932 : 49.209 kilos.

XIV. — Produits et déchets divers.

Les seuls articles importants sont les légumes frais dont 8.000 tonnes venant d'Extrême-Orient ont été importées en 1932, les légumes salés ou confits (1875 T. venant de Chine

et Hong-Kong) et les légumes conservés ou desséchés (600 T, dont plus de 25 % venant de France).

A noter également 1.600 tonnes de tourteaux de graines oléagineuses et drèches et 1.250 de drilles venant de France.

XV. — **Boissons.**

La Cochinchine a importé en 1932 plus de 4.000 tonnes de boissons diverses représentant 21 millions de francs, dont plus de 90 % viennent de France et des colonies.

La production étrangère n'est représentée que par quelques vins spéciaux, la plupart d'apéritif ou de dessert.

Avec la généralisation des mœurs occidentales parmi les indigènes, ce commerce ne peut manquer de prendre de l'extension. Le seul obstacle réside dans les frais de transport assez importants.

III. — **Matières minérales**

XVI. — **Pierres, terres, combustibles, minéraux, etc.**

Rubrique importante où le cabotage vient donner un fort appoint à l'importation proprement dite.

En dehors des combustibles qui seront étudiés séparément notons que l'année 1932 a vu l'importation de plus de 53.000 tonnes de ciment dont la plus grande partie venait du Tonkin et 6.000 tonnes seulement du Japon ; 6.500 tonnes de bitumes et asphaltes ; 360 tonnes de paraffine ; 280 tonnes de pierres diverses (marbre) et 30 tonnes de soufre.

Les combustibles (4) sont représentés par 50.481 tonnes de charbon débarquées à Saigon en 1932 et 77.279 tonnes

(4) Les chiffres suivants, extraits du Rapport au Conseil Colonial de Cochinchine, ne comprennent que le port de Saigon et non la Cochinchine entière comme les autres chiffres publiés dans ce chapitre.

d'huiles minérales débarquées au Nha-Bé. Les chiffres correspondants pour 1931 s'élevaient à 77.161 T. pour le charbon et 64.664 pour les huiles minérales. Ces combustibles étant pour la quasi-totalité destinés au ravitaillement des navires fréquentant le port, il en résulte une preuve de la grande évolution des marines marchandes abandonnant le charbon pour les combustibles liquides.

Sur ces chiffres, plus de 80 % du charbon venaient du Tonkin tandis que la plupart des huiles minérales étaient originaires des Indes Néerlandaises.

XVII. — Métaux.

Les différents articles de cette rubrique ont atteint près de 15.000 tonnes en 1932 contre 30.000 en 1931, 37.000 en 1930 et 40.000 en 1929.

Le tableau suivant nous montre les importations, en tonnes depuis 1929, des principaux produits.

Désignation	1929	1930	1931	1932
Fonte	1.650	1.225	894	269
Fer étiré en barres.....	6.649	5.227	2.494	295
Fer ou acier machine ...	4.946	2.431	1.430	812
Fer étamé, cuivré, etc...	5.016	4.941	2.532	1.524
Fil de fer.	2.785	1.825	907	1.193
Rails.....	2.885	6.229	15.526	5.515
Acier en barre.....	12.459	11.003	3.487	2.834
Cuivre	472	526	592	142
Zinc laminé	1.585	1.135	321	755

Tous ces articles ont subi une baisse régulière depuis quatre ans. Un seul produit fait exception à cette règle; il s'agit des rails de chemin de fer. L'augmentation en 1930 et surtout en 1931 est due à la construction de la voie ferrée Phnom-Penh-Battambang.

La situation actuelle est due au malaise économique. Les travaux publics qui absorbaient une grande partie de ces importations ont été ralentis à l'extrême tandis que les particuliers se restreignent le plus possible.

Dans ce commerce, la part de la France est prépondérante.

C'est d'elle qu'en 1932 est venue la presque totalité des métaux importés. Il n'en a pas toujours été ainsi notamment les années précédentes où la situation était faussée par le régime des prestations en nature.

IV. — Matières fabriquées

XVIII. — Produits chimiques.

Cette rubrique, qui ne compte pas moins de 128 articles a vu importer 4.900 tonnes en 1932 contre 7.740 en 1931. A ces chiffres il faut ajouter 1.200 tonnes d'engrais venus du Tonkin en 1932 alors que 1931 n'en avait vu rentrer que 11 tonnes seulement.

La grande différence dans le commerce au long cours provient des engrais phosphatés tombés en un an de 3.220 tonnes à 1.066. Bien qu'en partie compensée par les importations du Tonkin cette diminution est un signe de la gravité de la situation agricole de la Cochinchine. Mais on peut affirmer que ce commerce reprendra dans les années qui vont suivre. Si actuellement, le manque d'argent empêche beau-

coup de riziculteurs de se servir d'engrais, il en sera autrement dès que le commerce du riz sera assaini. La Cochinchine seule représente plus de 2.200 hectares de terres cultivables et l'amélioration du rendement ne peut s'obtenir qu'au prix d'un engraissement rationnel des rizières.

XIX. — Teintures préparées.

Contrairement aux autres produits importés, les teintures n'ont nullement été atteintes par la crise actuelle. Après une légère baisse en 1930 (455 tonnes environ contre plus de 470) les entrées se sont élevées à plus de 515 tonnes en 1931 pour dépasser 620 tonnes en 1932.

Cette hausse est due entièrement à l'accroissement des importations de cachou, destiné à la teinture des vêtements indigènes (plus de 100 tonnes de 1931 à 1932).

En dehors du cachou venant de Singapour et de l'aniline venant de pays européens, les autres produits sont presque entièrement fournis par la France.

XX. — Couleurs.

L'importation de couleurs diverses en Cochinchine s'est élevée en 1932 à 750 tonnes environ dont plus de 700 venant de France.

Ce commerce, très inférieur à celui de 1929 où il dépassait 1.320 tonnes est néanmoins supérieur à celui de l'année 1931 (600 T.).

XXI. — Compositions diverses.

Dans cette rubrique, au titre de laquelle ont été importées en 1932 plus de 2.700 tonnes de produits divers, deux articles se mettent en vedette : les jossticks ou baguettes d'encens (1.611 T. contre 1906 en 1931, 2.143 en 1930 et 2.731

en 1929) originaires principalement de Hong-Kong et de Chine et les savons autres que ceux de parfumerie (546 T. contre 422 en 1931).

Si l'on met à part les josticks venant uniquement d'Extrême-Orient, tous les autres produits sont fournis par la métropole dans la proportion de 88 %.

Beaucoup de ces articles, notamment les divers savons et les médicaments doivent prendre de plus en plus d'importance avec le développement économique de la Cochinchine et la généralisation de l'hygiène occidentale.

XXII. — Poteries.

Voici le total en tonnes des importations effectuées sous ce titre ces dernières années : 2.865 (1929); 3.105 (1930); 1.740 (1931) et 1.083 (1932).

La simple vue de ces chiffres montre l'effet désastreux de l'abaissement du pouvoir d'achat des indigènes.

Disons cependant que, vu la nature des produits dont il s'agit, cet effondrement paraît devoir être purement momentané et cesser au premier signe d'amélioration de la situation en Cochinchine.

XXIII. — Verres et cristaux.

Les dernières années ont vu diminuer dans de fortes proportions les entrées des produits classés sous cette rubrique.

Deux articles y prédominent : le verre à vitre ordinaire, dont 278 tonnes ont été importées en 1932 contre 64 en 1931, 69 en 1930 et 644 en 1929, et les bouteilles et flacons : 1.145 tonnes en 1932 contre 931 en 1931, 2.114 en 1930 et 3.438 en 1929.

XXIV. — Fils.

Cette rubrique comporte de nombreux articles mais seuls certains sont importants. Nous pouvons mettre de suite de côté les fils de lin, de chanvre, de soie et de laine dont les importations ont été faibles ces dernières années (notons 34 tonnes de fil de chanvre retors, écrus en écheveaux).

Plus important a été le commerce des fils de jute dont 212 tonnes sont entrées en 1932; chiffre en baisse sur 1931 (249 T.) et 1930 (363 T.).

Ont été également importées : 25 tonnes de ficelles venant de France et 201 tonnes de cordages, cordons et cordonnets dont 30 % originaires de la métropole.

Les fils de coton présentent une importance bien plus grande. Ici encore, c'est la France qui fournit la presque totalité des besoins indochinois. La seule concurrence qu'elle ait à redouter est celle des produits japonais mais ceux-ci sont évincés par un tarif douanier élevé doublé d'un contingentement rigoureux.

La première place dans cette rubrique est tenue par les fils de coton. La Cochinchine a importé 406 tonnes de fils de coton simples écrus venant principalement des colonies françaises, 24.300.000 mètres de fils retors à 4 bouts à simple torsion et 378.000 à double torsion — ceux-ci venant exclusivement de l'étranger — ainsi que 3.409.577.000 mètres de fils retors fabriqués à simple torsion et 1.144.916 à double torsion — 20 % de ceux-ci venant de l'étranger.

XXV. — Tissus.

L'année 1932 a vu entrer en Cochinchine 5.687 tonnes de tissus. Ce chiffre, nettement supérieur à celui de l'année précédente se retrouve néanmoins bien en dessous des années antérieures.

Le tableau suivant nous montre le détail, en tonnes, des importations de tissus depuis 1929.

Tissus	1932	1931	1930	1929
Lin chanvre et ramie...	30	40	61	63
Jute.....	415	433	1 935	3.700
Coton.....	4.972	3.807	6.211	5.086
Laine.....	22	28	85	83
Poils.....	4	11	25	48
Soie.....	144	118	109	473
Vêtements et lingerie . .	99	136	335	192
Totaux.....	5.686	4.573	8.761	9.645

Si l'on examine la valeur de ce commerce, on voit que la baisse est encore plus forte et ne s'arrête pas en 1932.

Les importations de tissus qui ont toujours tenu la première place parmi les divers produits entrés en Cochinchine restent en tête, mais leur valeurs tombe de 283 millions en 1929 à 254 en 1930, 128 en 1931 et 119 en 1932.

Jusqu'ici c'est la France qui a toujours été le principal fournisseur de l'Indochine. En 1932, les pays étrangers ne représentaient que 10 % de la totalité des achats. Malheureusement cette prééminence de la métropole est tout à fait antinaturelle. Ainsi, la primauté des tissus de coton français ne peut se maintenir que grâce au contingentement des produits étrangers, notamment japonais. Avec son prix de revient ex-

trêmement bas, le Japon peut se jouer de tarifs douaniers très élevés et l'abandon du contingentement arracherait immédiatement et irrémédiablement le marché indo-chinois à l'industrie cotonnière française.

XXVI. — Papier et ses applications.

Les articles de cette rubrique qui, jusqu'en 1931 avaient régulièrement augmenté pour atteindre près de 7.775 tonnes tombent à 6.117 en 1932, chute due pour beaucoup à la baisse des entrées de vieux journaux qui tombent de 2.600 à 1.550 tonnes.

La baisse en valeur est plus brutale. Elle date de 1931. Après avoir atteint 34 millions de francs en 1929 et 37 en 1930, elle tombe à 28 millions, puis 22 en 1932.

XXVII. — Peaux et pelleteries ouvrées.

La Cochinchine a importé en 1932 environ 40 tonnes de peaux préparées soit moitié du chiffre de 1929. Cette baisse due à la crise actuelle peut lui survivre pour peu que la production indigène augmente et se perfectionne.

Parmi tous ces articles, il faut mettre en évidence 46 tonnes de chaussures; le reste, courrois, malles, maroquinerie, semelles, etc... étant beaucoup moins important.

XXVIII. — Ouvrages en métaux.

C'est là mieux que partout ailleurs que se manifeste l'effet désastreux du malaise économique que nous traversons.

La baisse des achats jointe à la baisse des prix ont fait tomber la valeur des importations dans des proportions effrayantes. Après avoir atteint 167 millions en 1929, ce commerce dégringole à 152 millions en 1930, 98 en 1931 et 46 en 1932.

Quant au tonnage, il a baissé dans de moindres proportions.

En voici d'ailleurs le détail :

	1932	1931	1930	1927
Ouvrages divers.....	5.792	23.357	17.090	19.929
Machines et mécaniques.	8.077	4.701	9.030	7.539
Orfèvrerie.....	17	31	7	60
	13.886	28.089	26.157	27 528

L'accroissement subit des « ouvrages divers » en 1931 est du à l'augmentation des ferronneries pour constructions métalliques. De 7.614 tonnes en 1930, elles passent à 16.848 pour retomber à 264 tonnes en 1932.

La chute en 1932 a été atténuée par le gonflement accidentel de deux postes portant uniquement sur des fournitures pour chemin de fer. Le matériel fixe est passé de 360 tonnes à 5.206 et les essieux de 80 à 1.430 tonnes. La nature même de ces objets montre combien ce mouvement est momentané : Il s'agit uniquement d'articles pour l'aménagement de la grande voie ferrée du Cambodge.

L'effondrement de ces dernières années doit être purement passager. L'Indochine est un pays neuf ; de vastes contrées restent à mettre en valeur, des voies ferrées sont à construire, de grands travaux publics à entreprendre. Enfin, avec la baisse des prix, l'outillage agricole ainsi que le petit outillage d'atelier, jusqu'ici pratiquement réservés à la clientèle européenne doivent trouver de larges débouchés chez les po-

pulations indigènes dès que les conditions économiques leur permettront d'acheter ce dont elles ont besoin.

XXIX. — Armes, poudres, munitions.

Rubrique représentant un véritable monopole pour la France. Ne viennent de l'étranger que certains articles, particulièrement des pétards.

L'année 1932 a vu importer plus de 600 tonnes d'armes et munitions, en comprenant celles nécessaires au corps d'occupation.

XXX. — Meubles.

Rubrique peu importante, 10 tonnes en 1932, en voie de disparition devant la création d'ébénisteries indigènes.

XXXI. — Ouvrages en bois.

En 1932, ont été importées plus de 1.000 tonnes d'ouvrages en bois valant 1.565.813 francs contre 750 tonnes seulement en 1931 mais valant plus de 2 millions. Ces chiffres sont nettement en baisse sur les années précédentes où ils s'élevaient respectivement à 5 et 3,3 millions.

XXXII. — Instruments de musique.

765.500 francs d'instruments divers ont été importés en 1932, parmi lesquels il faut citer 2.613 petites flûtes, flageolets et amusettes, 1.789 harmonicas, 7.361 archets ainsi que 11.211 kg. de phonographes et 6.486 kg. de disques.

XXXIII. — Ouvrages de sparterie, de vannerie, de corderie.

Sur un total de 235 tonnes en 1932 contre 466 en 1931 et plus de 500 l'année précédente, citons 176 tonnes de tresses et nattes grossières et 6.685 kg. de chapeaux.

Valeur totale : 426.000 francs contre 845.000 en 1931, 957.000 en 1930 et 1.445.000 en 1929.

XXXIV. — Ouvrages en matières diverses.

Sous cette rubrique sont réunis les objets les plus divers : automobiles, wagons, embarcations, ouvrages en caoutchouc, éventails, appareils scientifiques, etc...

L'année 1932 en a vu rentrer 2.063 tonnes contre 23.520 en 1931, 5.668 en 1929 et 6.415 en 1928, tandis que la valeur tombait de 192 millions en 1929 à 106, 89, 44 les années suivantes.

Le chiffre élevé de 1931 est dû à deux causes purement accidentelles : l'importation de 17.692 tonnes d'embarcations pour l'équipement du port de Saïgon (dont une bonne partie fournie au titre des prestations en nature) et l'achat de 3.360 tonnes de wagons destinés à la nouvelle voie ferrée reliant Phnon-Penh à Battambang. Ces deux articles, soit 21.000 tonnes en 1931, n'en représentaient plus que 201 en 1932.

Parmi les divers ouvrages importés, il faut noter les automobiles qui, depuis quatre ans, diminuent dans des proportions fantastiques : celles de plaisance sont tombées de 1.679 en 1929 à 895 en 1930, 457 en 1931, 250 en 1932. Celles à usage agricole de 310 en 1929 à 219, 35 et 20 les années suivantes.

CHAPITRE IV

PRINCIPAUX PAYS EN RELATIONS AVEC LE PORT DE SAÏGON

Le tableau suivant nous montre le commerce extérieur de la Cochinchine par pays d'origine et de destination en 1932 (1).

Pays d'origine	Milliers de fr.	%	Pays de destination	Milliers de fr.	%
France et col.	315.570	57,1	France et col.	332.245	40,8
Hong-Kong..	55.554	10	Hong Kong..	243 867	30
Singapour ...	22.268	4	Singapour ...	61.465	7,6
Chine.....	13.711	2,5	Chine.....	41.182	5,1
Japon.....	6.835	1,2	Japon.....	38.628	4,8
Indes Néerl..	81.936	14,8	Indes Néerl..	37.613	4,6
Indes Angl...			Indes Angl...	15.556	1,9
Philippines...			Ceylan		
Amérique....	17 947	3,2			
Europe	33.454	6,1	Europe	32.972	4,1
Divers.....	6.028	1,1	Divers.....	8.496	1
Total	553.303		Total	812.024	

(1) D'après la « Statistique Commerciale de la Cochinchine ».

La constitution économique de l'Indo-Chine lui empêche de vivre en vase clos : pays de quasi-monoculture, elle doit chercher à l'étranger la plupart de ce dont elle a besoin.

Son commerce extérieur est soumis à deux influences, l'Occident et l'Orient, l'Europe et le Pacifique. En Occident, il faut mettre à part la France qui jouit d'une situation toute particulière.

I. — La France

A. — Exportations de Saïgon vers la France.

La France est aujourd'hui le premier client de la Cochinchine, situation déterminée par le rapide accroissement des exportations de riz vers la métropole.

Cette augmentation a été facilitée par diverses mesures .

1. — *La suppression, en 1926, de l'ancienne taxe représentative de l'impôt foncier* qui frappait indistinctement tous les riz à leur sortie et son remplacement par un droit de sortie portant exclusivement sur ceux à destination de l'étranger.

2. — *La présence de droits de douane frappant en France les produits similaires étrangers*, ainsi que les autres produits auxquels le riz était susceptible de servir de succédané.

3. — *La chute des prix du riz* a accéléré ce mouvement, son emploi devenant plus économique que celui d'autres céréales pour l'élevage du bétail et de la volaille et pour certains usages industriels, notamment la brasserie. Un relèvement des cours du riz ne ferait pas abandonner les positions acquises, éleveurs et industriels ayant trouvé dans son emploi certains avantages.

On peut évaluer à environ 40.000 tonnes la quantité de riz utilisée chaque année dans la brasserie. Cet usage présente

de nombreux avantages, notamment celui de conserver à la bière sa limpidité, même en cas de réchauffement ou de chocs. Pour la fabrication de la bière blonde, le riz ne colore pas, permettant l'utilisation de Malts d'orge bien séchés. Enfin son emploi abaisse le prix de revient.

Le développement du riz en France a déterminé une violente campagne d'hostilité, menée en particulier par l'Association des producteurs de blé.

Cette association désirerait une taxe sur les riz indochinois, dont le produit serait ristourné aux colonies exportant des céréales. Mais cette ristourne, bien inférieure au droit perçu, ne suffirait pas pour maintenir un prix abordable au riz en France et déterminerait des réactions hostiles chez les gouvernements étrangers. Les ennemis du riz réclament également la limitation de son emploi en brasserie.

En mai 1933, le ministre de l'Agriculture a écrit à celui des colonies pour le prier de déterminer le Gouverneur de l'Indochine à restreindre les envois de riz. Au cas où cette mesure ne serait pas prise spontanément, un contingentement serait établi. En dehors des protestations des compagnies françaises de navigation qui transportent 80 à 90 % du riz, il faut noter la réaction de la Commission des Colonies qui, le 24 mai, adoptait une motion rejetant toute entrave mise à l'introduction en France de produits coloniaux.

En tous cas si pareille velléité se renouvelait, une loi serait nécessaire pour son exécution. C'est une loi, celle du 13 avril 1928, qui a établi le principe de l'union douanière, avec franchise et sans limitation de quantités, et le pouvoir que le gouvernement tient de l'article 3 de la loi du 29 mars 1910 ne concerne que le cas où les mesures arrêtées par des

pays *étrangers* seraient de nature à entraver le commerce français.

Citons également l'avenir des exportations de caoutchouc vers la métropole qui n'ont guère dépassé 6.000 tonnes, en 1932, pour une consommation totale de plus de 50.000 tonnes.

En dehors de ces produits, la France se place au premier rang pour le poivre dont elle absorbe la totalité, le maïs et le coprah dont elle prend 99 %.

B. — Importation des produits français par Saïgon.

Bien protégé par des tarifs douaniers élevés et des contingents, le commerce avec la France se place au premier rang suivi de très loin par les autres pays.

Cette protection rigoureuse est arrivée à écarter presque complètement les autres pays pour tous les produits où la concurrence pouvait jouer. Mais elle a entraîné l'élévation des prix intérieurs de nombreux articles d'un usage courant.

C. — Le commerce avec l'Afrique du Nord.

Cette partie de la France reliée directement avec Saïgon pourrait entretenir avec l'Indo-Chine un commerce beaucoup plus important. L'Afrique du Nord devrait envoyer en grandes quantités ses moutons, ses céréales, ses farines, ses huiles, son vin, ses dates, ses laines, son tabac, ses légumes secs et son liège. Quant à l'Indo-Chine, elle devrait y déverser son riz, son thé, son café, ses soieries, son caoutchouc et ses épices.

II. — L'Europe

L'Indochine pourrait trouver en Europe un important débouché, particulièrement pour ses riz.

Au Canal de Suez, les expéditions venant d'Indo-Chine ont représenté en 1932 30,7 % du riz passé par le Canal et 89 % du maïs, chiffres en forte augmentation sur l'année précédente où ils s'élevaient respectivement à 23 et 49 %.

A. — L'Allemagne.

L'Allemagne est un gros importateur de riz qu'elle importe de Birmanie, du Siam, des Etats-Unis et de Saïgon. En 1932, elle a acheté 17.842 tonnes de riz cochinchinois (2).

La faible intensité des affaires en riz Saïgon provient du fait que ce riz contient, même en bonne saison du grain jaune. Les brisures se vendent mieux ; les prix sont adaptés à la concurrence ; de même les farines. Quant au paddy, demandé pour l'alimentation du bétail, ses transactions sont à la merci d'un abaissement des droits de douane frappant l'orge et le maïs.

B. — La Belgique.

Ce pays importe des riz entiers pour l'alimentation humaine ou du bétail et des brisures pour l'élevage et la volaille ou pour l'industrie (amidonneries-brasseries).

Ces riz proviennent principalement de Birmanie et de Saïgon. Ceux de Saïgon représentaient 14.279 tonnes en 1932 (3).

Mais ici, les riz Saïgon sont aussi accompagnés d'une fâcheuse réputation. Un débouché supplémentaire de 3 à 4.000 tonnes s'ouvrirait s'ils étaient bien blanchis et bien propres.

Ajoutons que Anvers importe des quantités considérables

(2) Paddy : 4.445 T. — Brisures : 6.314 T. — Farines : 6.279 T. —
Riz entier : 804 T.

(3) Paddy : 1.788 T. — Brisures : 10.467 T. — Farines : 1.224 T. —
Riz entier : 300 T.

de paddy Birman et Indo-Chine destinés à l'Allemagne, pour l'alimentation du bétail.

C. — Autres pays.

En dehors de l'Angleterre qui a acheté en 1932 12.817 tonnes de brisures et farines de riz cochinchinois, les autres pays d'Europe en ont importé 14.614 tonnes (4).

Voici à titre d'indication le total des importations de riz et dérivés de quelques pays Européens (1931).

Danemark	11.360.000 kilos
Norvège	9.755.000 »
Suède	13.920.000 »
Finlande	13.870.000 »
Portugal	28.180.000 »
Tchécoslovaquie ..	46.250.000 »
Autriche	34.390.000 »
Espagne	44.000 »
Yougo-Slavie	11.000.000 »
Pologne	71.000.000 »

On voit donc que sur un trafic total de près de 200.000 tonnes, l'Indo-Chine n'en a fourni que 6 %. Il y a là un grand débouché qu'il ne tient qu'aux exportateurs indochinois d'utiliser en soignant un peu mieux leurs produits.

Il semble cependant que le gouvernement français pourrait agir sur certains gouvernements étrangers en demandant des facilités pour nos riz en compensation de l'aide financière qu'il leur apporte : par exemple les Etats du centre de l'Europe : Autriche, Tchécoslovaquie, Yougo-Slavie où nous sommes complètement évincés par l'Italie, et la Pologne soumise

(4) Paddy : 2.933 T. — Brisures : 6.848 T. — Farines : 3.446 T. — Riz entier : 1.137 T. — Riz cargo : 250 T.

au monopole de fait d'une rizerie anglaise établie à Gdynia et traitant du riz d'origine birmane.

III. — Les pays d'Extrême-Orient

En dehors de la crise économique, d'autres faits ont désorganisé le commerce de l'Indo-Chine avec l'Extrême-Orient : la loi du 13 avril 1928 qui a rehaussé la plupart des droits de douane, le maintien de l'étalon-or en face des pays à étalon argent et l'établissement de contingentements et de surtaxes compensatrices de change.

La métropole devrait renoncer à s'attribuer artificiellement la plus grande partie du marché colonial au détriment du commerce général de la colonie. L'Indochine est avant tout un pays extrême-oriental et le développement de son commerce avec ses clients et fournisseurs naturels rejallirait en fin de compte sur le trafic avec la métropole en enrichissant la colonie et en augmentant ses besoins en produits occidentaux.

A. — Hong-Kong et Singapour.

Vastes entrepôts où viennent se rassembler des marchandises provenant de toutes les parties du monde, oriental comme occidental, ces ports francs sont soumis au tarif douanier général.

Aucun autre régime n'est possible, car il permettrait à certains pays d'éviter des droits plus élevés en passant par ces deux grands centres.

Hong-Kong est, après la France, le plus grand client de l'Indo-Chine, particulièrement pour le riz dont il importe suivant les années de 300.000 à 400.000 tonnes.

Cette constance dans les demandes est due au fait que la

clientèle de Hong-Kong exige une qualité spéciale, le mélange Siam-Saïgon, qui s'obtient par l'addition au grain dit Long-Siam d'une quantité déterminée de grain Long Pur de Saïgon dont la quantité inférieure est compensée par un prix plus bas. Hong-Kong effectue l'opération et réexporte le mélange qu'il offre à un cours inférieur à celui du Long Siam.

B. — La Chine.

Le commerce entre la Chine et l'Indo-Chine n'a cessé de décroître au cours de ces dernières années. Cette situation est plus due à la situation critique de la Chine qu'au fait que les échanges se font au tarif douanier général.

A plusieurs reprises, les assemblées élues d'Indochine ont réclamé l'abaissement des droits pour diminuer le prix de la vie et favoriser les exportations. Deux arguments étaient mis en avant : La Chine ne peut envoyer des bateaux sur lest chercher des riz à Saïgon ; elle ne nous achètera nos riz que si, en contre partie, elle peut écouler chez nous ses produits.

Le premier argument n'a que peu de poids : la moyenne des tonnages à l'exportation est six à sept fois supérieure à celles des tonnages à l'importation. Quand au second, il a moins de valeur pour la Chine que pour d'autres pays mieux organisés : Chaque négociant étant spécialisé soit dans l'importation soit dans l'exportation, il serait étonnant de voir les uns refuser les avantages que leur offre le marché de Saïgon pour être agréable à d'autres pays avec lesquels ils n'ont aucun intérêt commun.

Cependant, il est certains articles tels le thé, les vermicelles chinois, les josticks qui ne concurrencent guère les produits indigènes ; un abattement sur leurs tarifs d'importation ne fournirait pas aux Chinois des moyens d'acheter notre riz mais créerait chez eux une atmosphère plus favorable.

C. — Le Japon.

Si l'on met à part Hokkaïdo et les possessions extérieures, le Japon présente une densité de population de 200 au km². Pour vivre, un tel pays ne peut que se tourner vers l'industrialisation très poussée de toutes ses forces productives. Il lui faudra donc trouver d'une part d'amples débouchés pour ses produits, d'autre part l'assurance d'avoir toujours à sa disposition les matières premières nécessaires ainsi que tous produits alimentaires.

En face de ce pays, l'Indo-Chine peu industrialisée et bien fournie en matières premières et produits alimentaires, semble destinée à s'accorder avec lui. Malheureusement, leurs relations économiques ont toujours été faussées par une incompréhension mutuelle.

Un traité très libéral fut signé en 1911 entre la France et le Japon; il s'appliqua petit à petit à tous les territoires soumis à l'autorité française, mais l'Indo-Chine en resta toujours en dehors.

Les exportations de riz indochinois qui avaient atteint 250.000 tonnes en 1925, n'ont cessé de décroître depuis; en 1929, la chute s'accroît encore; en 1931, le marché japonais se ferme complètement, afin de permettre l'écoulement du stock constitué les années antérieures pour soutenir les cours du riz; reprise sensible en 1932.

Les exportations de riz au Japon doivent subsister : les riz de Saïgon étant destinés au ravitaillement des classes pauvres et à la fabrication du saké, n'entrent jamais en concurrence avec ceux du Japon; souvent même les cultivateurs vendent leur riz pour en acheter à Saïgon.

De son côté, l'Indo-Chine n'a cessé de se fermer aux produits japonais. La concurrence est souvent impossible.

Ainsi, dans l'industrie des tissus, la concentration est formidable : 60 % de l'outillage japonais est sous le contrôle de quatre grandes firmes, d'immenses réserves sont accumulées provenant de stocks constitués pendant la grande guerre, la longue durée du travail dans les usines, 8 heures et demie par jour et en double équipe, s'ajoute à des salaires excessivement bas, enfin à ces causes durables se joint, depuis décembre 1931, une prime due à la dépréciation du yen, qui a atteint 45 %.

Les Japonais se sont toujours plaints de la différence entre importations et exportations dans le commerce avec l'Indo-Chine : en 1932, le rapport entre elles était de 1 à 5,6. Ils réclamaient un accord. De notre côté, il semblait préférable de traiter avec eux plutôt qu'avec d'autres pays ne nous offrant pas les mêmes débouchés pour nos riz.

Ces diverses raisons ont conduit à la signature de l'arrangement commercial du 13 mai 1932. Plus de 150 articles japonais jouissent du tarif minimum ou de réductions sensibles. Par contre, seuls quelques produits indochinois jouissent au Japon de franchise ou tarif réduit. Parmi ceux intéressant Saïgon, citons le maïs, le caoutchouc brut, les gommes (sauf à usage médicinal), la laque, le coton et le coprah. Le riz n'étant pas cité, il faut encore une autorisation préalable.

D. — Indes Néerlandaises.

L'Indo-Chine et les Indes Néerlandaises ont toujours entretenu des relations économiques. Depuis 1928, le trafic se fait directement sans passer par Singapour comme précédemment.

Saïgon importe principalement les huiles de pétrole raffinées, les essences et les mazout, le sucre, le café, la paraffine

et le charbon gras destiné au mélange avec celui du Tonkin. Il reçoit également divers ouvrages manufacturés : articles électrotechniques, outils, machines.

Le commerce de Saïgon sur les Indes Néerlandaises est presque exclusivement limité au riz. Portant annuellement sur 100.000 à 200.000 tonnes, il ne s'est élevé en 1932 qu'à 65.700 tonnes.

En 1933, le commerce a été entravé par l'interdiction d'importer du riz, en date du 22 mars, pour une durée de 4 mois. Mais les envois de Saïgon se faisant principalement du 1^{er} janvier au 15 avril, la majeure partie du trafic n'a pas été atteinte.

CHAPITRE V

DE LA FRANCHISE DU PORT DE SAÏGON

I. — Les ports francs

Une des meilleures définitions des ports francs est la suivante, donnée par la Chambre de Commerce de Marseille:

« C'est un port établi hors de la ligne des douanes, ouvert à tous les bâtiments de commerce sans distinction, quels que soient leurs pavillons et la nature de leur chargement. C'est un point commun où vient aboutir, par une sorte de fiction, le territoire prolongé de toutes les nations. Il reçoit en verse de l'un à l'autre toutes les productions respectives, sans gêne et sans droits. »

Cette exterritorialité douanière s'applique en général à une portion du port, une simple zone, entourée de barrières destinées à en bien marquer les limites.

La franchise accordée à un port peut être de deux sortes: D'une part liberté pleine et entière de charger, décharger, emmagasiner, préparer, fabriquer, etc... D'autre part, la franchise peut être limitée par l'interdiction de toutes opérations industrielles, telles que préparer, fabriquer, etc...

La zone dotée de la franchise comprend des hangars, comptoirs et magasins, des usines aussi lorsque le statut du port le permet. Dans toute cette zone, les marchandises sont exemptes de droits. Elles peuvent circuler librement et être

associées à des produits du dehors comme du dedans. La fraude est évitée par certaines mesures dont les plus fréquentes sont l'interdiction du commerce de détail, la suppression des maisons d'habitation et l'édiction de pénalités rigoureuses en cas d'infraction.

Avantages des ports francs.

1. — *Avantages commerciaux.* Le commerce de réexportation est le premier à profiter de la franchise du port. Cette institution permet de rassembler toutes marchandises, nationales ou étrangères, pour mettre à la disposition de la clientèle mondiale un marché abondamment pourvu de tous produits. Faut-il dire combien est fructueux tout ce travail de manipulation, préparation, commission, vente et transport.

La concentration des marchandises en un seul endroit en contact avec le marché mondial assure une stabilité des débouchés, les commerçants du monde entier ayant l'assurance de pouvoir toujours se pourvoir en produits riches et variés.

Enfin le grand nombre des marchandises disponibles assure une certaine stabilité des prix, les cours n'étant pas à la merci de quelques opérations sans importance.

2. — *Avantages industriels.* Lorsque le statut du port permet l'établissement d'industries de transformations, il en résulte une nouvelle source de richesses pour la communauté qui peut ainsi cesser d'être tributaire de l'étranger pour certains produits.

3. — *Avantages maritimes.* Faut-il faire remarquer tous les avantages que représente l'établissement d'un port franc ? Par le mouvement perpétuel qu'il fait naître, il donne un aliment constant à la navigation et, partant, amène la baisse des frets. De son côté, la marine marchande nationale en profite,

ce qui est loin d'être négligeable, particulièrement actuellement où un fort pourcentage de notre pavillon est désarmé.

Inconvénients.

1. — *C'est une brèche dans le protectionnisme.* Mais le but que poursuit celui-ci est de donner à l'industrie et à l'agriculture d'un pays le quasi-monopole du marché intérieur. Il importe donc peu que les produits destinés à la réexportation soient exemptés de tous droits; c'est le cas des ports francs où les marchandises ne sont exonérées qu'autant qu'elles ressortent du pays.

2. — *Inopportunité des dépenses.* Mais celles-ci ne sont pas toujours considérables et l'argument tombe si le surcroît de trafic amène un amortissement rapide des frais.

3. — *Concurrence aux industries nationales.* Mais il n'y a concurrence que vis-à-vis des industries similaires étrangères.

II. — Saïgon, port franc

Le problème de la franchise du port de Saïgon a été assez souvent soulevé.

En 1901, la question est posée par le Groupe Colonial des Conseillers du Commerce Extérieur. La Chambre de Commerce de Saïgon répond en faisant remarquer qu'une zone franche ne présenterait pas à Saïgon le même intérêt que dans d'autres ports : le port destiné à être doté de la franchise doit être, par sa nature même, un lieu de rendez-vous des navires et des frets. Or, ce n'est nullement le cas de Saïgon, du fait de sa situation géographique, à l'intérieur des terres, et de sa position par rapport à deux ports francs déjà

solidement établis. Ici, le seul avantage serait de retarder le paiement des droits de douane.

La Chambre de Commerce présentait ainsi les deux arguments qui sont encore, à notre époque, les plus considérables.

Les difficultés d'accès du port de Saïgon et le temps à y perdre l'handicaperont toujours vis-à-vis de ses voisins.

La proximité de Hong-Kong et Singapour brisera, dès son début, toute tentative de Saïgon pour jouer un rôle international important. Singapour, porte maritime de l'Orient, est une escale obligatoire dans tout trafic avec l'Occident. Hong-Kong, porte de la Chine, sera toujours le grand port d'écoulement des produits chinois. Ces deux ports, très bien outillés, jouissent en outre du privilège de pouvoir être joints en une seule étape. Enfin leur qualité de membres de l'Empire Britannique en fait les deux bases navales de la flotte anglaise en Extrême-Orient.

Quelle place peut se créer Saïgon entre ses deux voisins ? Devenir le port de distribution des produits français en Orient ! Mais point n'est besoin de la franchise, nos articles rentrant sans droits en Indo-Chine.

Cependant, il est pour Saïgon un moyen de se créer une place dans le trafic international ; se baser sur le seul produit lui donnant quelque influence, le riz. Jusqu'ici, c'est Hong-Kong qui a toujours opéré les différents mélanges, entre autres le mélange Saïgon-Siam. Saïgon pourrait très bien faire cette opération à son profit, sa situation vis-à-vis du Siam étant plutôt meilleure que celle de Hong-Kong.

C'est ce qu'espèrent certains. Mais pour cela d'autres procédés permettent d'obtenir les avantages des ports francs sans en avoir les inconvénients. Le régime de l'admission

temporaire et celui du drawback, aménagés de façon à éviter le paiement des droits, tant à l'entrée qu'à la sortie, permettraient non seulement d'opérer tous mélanges, mais encore de traiter sur place le riz importé sous forme de paddy. Quant aux formalités à remplir, elles pourraient être réduites au minimum, la surveillance étant facilitée par le rassemblement des diverses entreprises au bord même du port fluvial.

De telles institutions présenteraient pour le port de Saïgon de nombreux avantages.

Avantages commerciaux ! Les industriels et commerçants de la région profiteraient de ces nouvelles opérations, tandis que l'importance économique de Saïgon, port du riz, s'accroîtrait. La présence d'un stock toujours disponible amènerait la stabilité des prix et des débouchés, les acheteurs étant certains de trouver constamment ce qu'ils désirent, sans craindre que la seule présence de leur demande ne fasse réhausser les cours.

Avantages industriels ! Les rizeries et décortiqueries de Cholon profiteraient d'un surcroît d'activité, alors que la franchise risquerait de les ruiner en concentrant le traitement du riz indochinois dans la zone franche.

Avantages maritimes ! L'augmentation du trafic serait d'autant plus intéressante pour Saïgon qu'elle porterait en grande partie sur les entrées, diminuant le déséquilibre entre l'import et l'export, et de ce fait, accentuant la baisse des frets.

Enfin les dépenses qu'amènerait la création d'un port franc seraient évitées, le simple perfectionnement des moyens actuels suffisant amplement.

CONCLUSION

La prospérité et le développement d'un port étant liés au rendement des divers pays dont il est le centre d'attraction, toute conclusion s'élevant au-dessus de la pure étude de ce port, doit rechercher les signes de son avenir dans la situation future de l'économie générale de l'arrière pays qui l'alimente.

Mais n'est-il pas hasardeux de prétendre donner une conclusion à une telle étude lorsque la dureté des temps empêche que l'on en connaisse le dénouement futur ?

Lorsque le navire lutte farouchement contre le déchaînement des flots, peut-on déduire par avance quel sera son sort ?

La véritable conclusion de cet ouvrage, c'est le développement de la crise, son évolution, sa fin qui la donneront.

Limitons notre ambition à « faire le point. »

Jusqu'en 1929, l'Indo-Chine a connu un magnifique essor. Depuis lors, après avoir beaucoup lutté contre la contagion du mal mondial, son économie n'a cessé de décroître.

Malgré une balance commerciale favorable, plus même en 1932 qu'en 1929, la Cochinchine présente une balance des comptes défavorable.

Bien des faits, bien des documents traduisent le caractère critique de la situation.

L'afflux des capitaux, métropolitains ou étrangers, a

cessé tandis qu'à l'intérieur, le crédit était tué par le moratoire de fait.

De la base 100 en 1927, l'indice annuel moyen des cours des valeurs indochinoises est tombé à 34 en 1931.

La circulation fiduciaire de la Banque de l'Indo-Chine est à un niveau très bas : 90.000.000 de piastres.

L'Administration de l'Enregistrement a vu les droits perçus sur les ventes d'immeubles, dans lesquelles un européen est intéressé, diminuer de 50 % en trois ans. Par contre, les droits perçus sur les obligations relatives aux sûretés mobilières et garanties personnelles, sont passés du simple au double : l'endettement général se poursuit sur des bases de moins en moins solides.

Et pourtant, depuis 1928, il s'est trouvé à la tête de l'Indo-Chine un homme, le Gouverneur général Pasquier, qui a fait pour son pays ce que peu de gouvernements ont fait pour le leur. Jour par jour, il s'est donné à la lutte contre le marasme économique. Certes, il n'a pas préservé la colonie de la gangrène qui a attaqué le monde ; sortie de l'isolement des économies primitives, elle ne pouvait échapper à la crise ; mais, aidant les uns, conseillant les autres, abattant les ambitions de certains, il a conservé intactes les richesses naturelles et l'énergie de l'Indochine.

Grâce à lui, malgré tous les signes alarmants que l'on peut apercevoir, l'économie indochinoise semble être restée saine. Le riz, quoique très atteint par la baisse des prix, n'est pas dans la situation désespérée du café, du blé ou du coton. Il n'y a jamais eu surproduction tandis que de grandes possibilités d'accroissement et d'amélioration de la production restent ouvertes à la Cochinchine et au Cambodge.

Le poivre a un débouché constant en France ; un petit

effort lui donnerait accès au marché mondial. La production du maïs s'accroît, celle du caoutchouc aussi. Les produits des pêcheries trouveront toujours, tant au dedans qu'au dehors, de larges débouchés. Enfin combien nombreux sont les articles que l'Indo-Chine ne fournit qu'en petite quantité, alors que la métropole s'en approvisionne à l'étranger : coprah, coton, kapok, thé, café pour ne citer que ceux-là.

A l'intérieur, le Gouvernement a fait un gros effort pour régler la question de l'endettement indigène. La situation, sur ce point, est déjà bien éclaircie.

A l'extérieur, la création d'accords commerciaux avec les pays proches de l'Indo-Chine, ses meilleurs clients avant la crise, est en bonne voie de réalisation.

Malgré tous ces indices favorables, la crise est trop aiguë pour que l'on puisse escompter une amélioration prochaine. Personne ne peut dire quand, comment et si seulement cette situation prendra fin. L'espoir ne pourra vraiment revenir qu'avec la solution des problèmes économiques, politiques et sociaux qui bouleversent le monde.

Loin d'adopter une attitude passive, les dirigeants du port de Saïgon doivent profiter de la crise pour réaliser les nombreuses améliorations indispensables : aménagement de la rivière, extension du port, développement de l'outillage, création de facilités de ravitaillement en eau, et charbon, en mazout. Quoi qu'il arrive, ces travaux n'auront pas été faits en vain. Le seul état actuel du port les justifie.

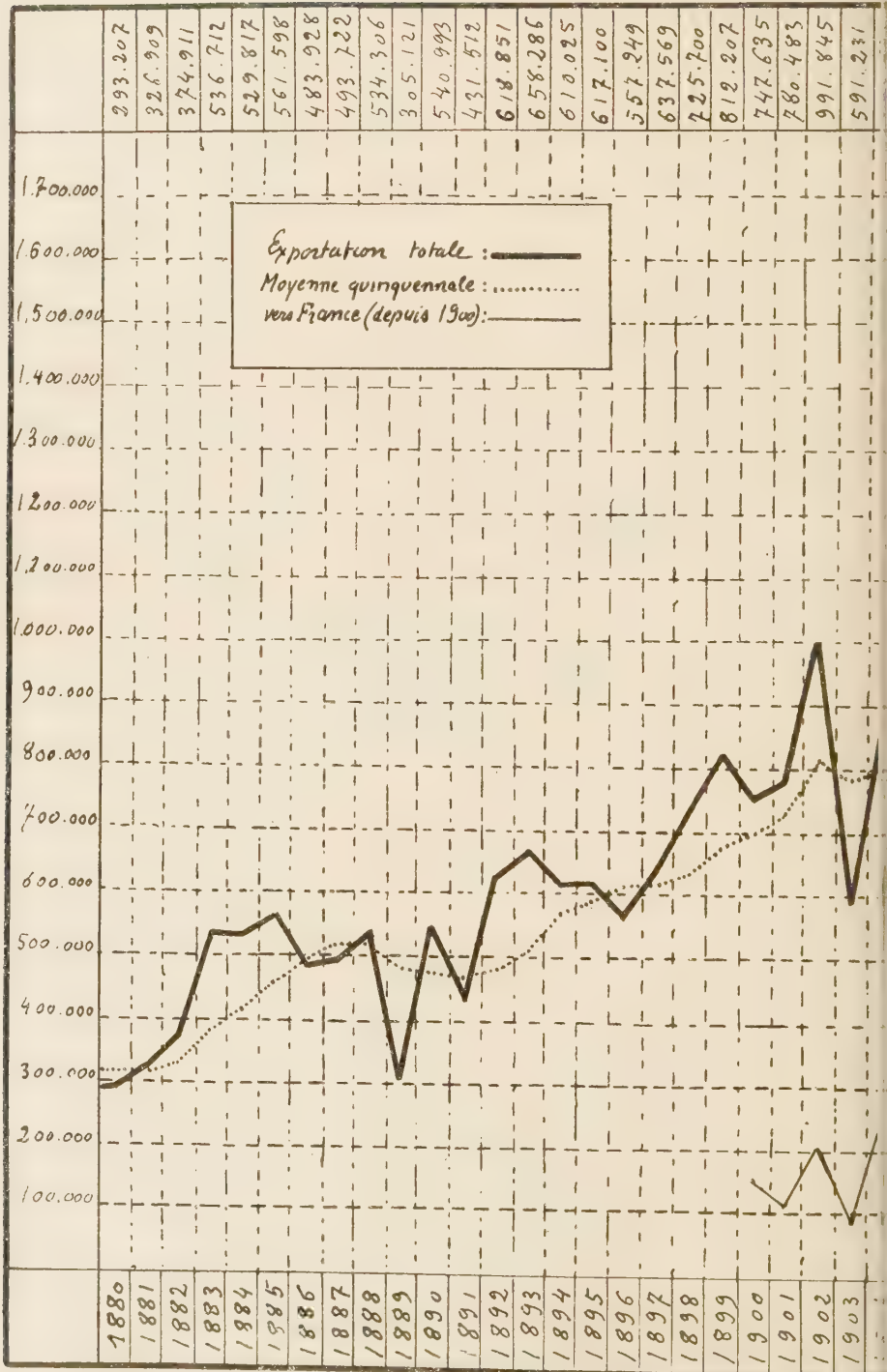
Lorsque le marasme économique aura pris fin, il faut bien espérer que ce jour viendra puisque jamais, de mémoire d'hommes, on a vu une crise durant éternellement, la reprise de l'activité trouvera chacun à son poste, prêt à lancer l'Indo-Chine dans un nouvel essor.

Vu, le Doyen :
ALLIX.

Vu, le Président :
TRUCHY.

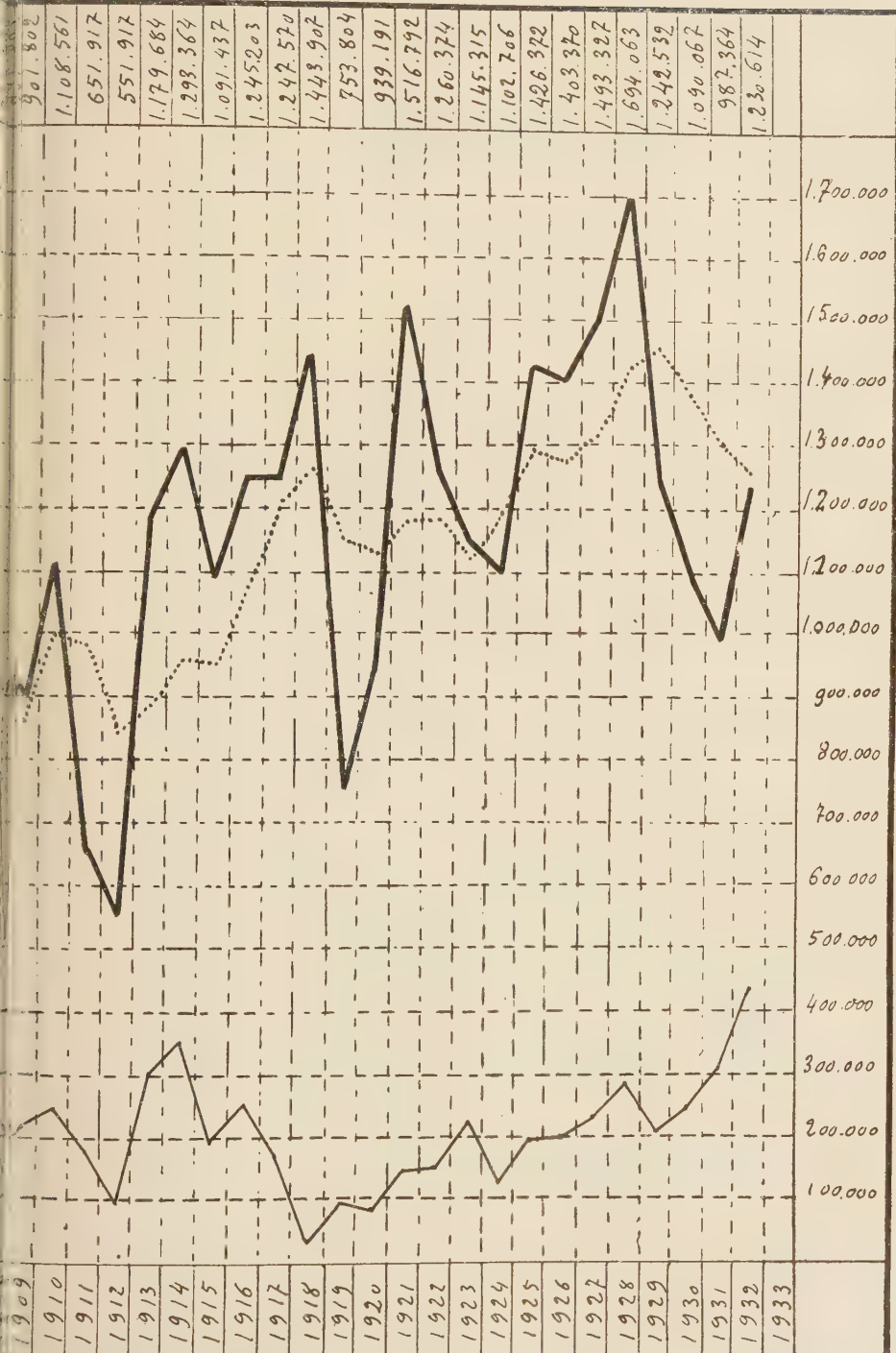
Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

RIZ ET DERIVES SORT



D'après les statistiques commerciales de la

CHINCHINE DEPUIS 1880



re de Commerce de Saigon

BIBLIOGRAPHIE

I. — DOCUMENTS

- Annuaire de documentation coloniale comparée (*Bruxelles*).
Annuaire des entreprises coloniales.
Annuaire statistique de l'Indochine.
Bibliotheca indocinica.
Bulletin administratif de Cochinchine.
China year book (*the*).
Conseil d'administration du Port de Saïgon (*comptes rendus de gestion*).
Discours au Conseil Colonial de Cochinchine.
Discours au Grand Conseil des Intérêts Economiques et Financiers.
Guides Madrolle. — L'Indo-Chine du sud.
Indo-Chine adresses. — Guide économique de l'Indo-Chine.
Journal Officiel de l'Indo-Chine française.
Rapports au Conseil Colonial de Cochinchine.
Rapports au Grand Conseil des Intérêts Economiques et Financiers et au Conseil du Gouvernement.
Rapports sur l'exercice du Protectorat du Cambodge.
Rapports sur la Navigation et le Mouvement Commercial de l'Indo-Chine.
Statistiques commerciales de la Cochinchine. — *Publication de la Chambre de Commerce de Saïgon.*

II. — OUVRAGES

- BLANCHARD DE LA BROSSÉ (PAUL). — *L'Indo-Chine et la crise*. Bruxelles, 1933.
- BOISSIÈRE (JULES). — *L'Indo-Chine avec les Français*.
- BOUINAIS et PAULUS. — *La Cochinchine contemporaine*, Paris, 1884.
- CAILLARD (G.). — *L'Indochine*, Paris, 1929.
- CAPUS (G.). — *La production du thé en Indochine*, Paris, 1930.
- CARDOT (J.). — *La culture du caoutchouc en Indochine*. Paris, 1931.
- CARDOT (J.). — *Le coton en Indochine et les besoins de l'industrie cotonnière française*. Paris, 1925.
- CARDOT et BRAEMER. — *Les principaux produits d'exportation de l'Indo-Chine*, Paris, 1930.
- CHAILLEY BERT (J.). — *La colonisation de l'Indo-Chine*. Paris, 1892.
- Cochinchine française en 1878 (1a). --- *Publication du Comité Agricole et Industriel de la Cochinchine*.
- COLAS (RAOUL). — *Les relations commerciales entre la France et l'Indo-Chine, lois et faits*. Paris, 1933.
- CULTRU (P.). — *Histoire de la Cochinchine Française*, Paris, 1910.
- DESFEUILLES (P.). — *L'Indo-Chine*, Paris, 1927.
- DOUMER (P.). — *Situation de l'Indochine (1897-1901)*, Hanoï, 1902.
- DOUMER (P.). — *Situation de l'Indo-Chine (1902-1907)*, Saïgon, 1908.
- DOUMER (P.). — *L'Indo-Chine française*, Paris, 1930.
- GOURDON (H.). — *L'Indo-Chine*, Paris, 1931.

- HARDY (G.). — *Nos grands problèmes coloniaux*, Paris, 1929.
- HUBERT (L.). — *Ce qu'il faut connaître de nos ressources coloniales*, Paris, 1926.
- HUGOT (J.-L.). — *Les ports francs, état actuel de la question en France*. Thèse, Paris, 1916.
- LANESSAN (J. E. DE). — *L'expansion coloniale de la France*, 1886.
- LANESSAN (J. E. DE). — *L'Indochine française*, Paris, 1889.
- MASPÉRO (G.). — *Un empire colonial français, l'Indochine*, Paris, 1930.
- MAYBON (A.). — *L'Indo-Chine*, Paris, 1931.
- MOREUX (R.). — *L'Indo-Chine, ses trafics, ses ports*, Paris, 1929.
- MOSSY (L.). — *Principes d'administration générale de l'Indo-Chine*. Saïgon, 1928.
- PARGOIRE (E.). — *Le problème monétaire en Indo-Chine*, Paris, 1933.
- PETIT (P.). — *L'emploi du riz en brasserie*. Rouen, 1932.
- POUYANNE (A.). — *Les travaux publics en Indo-Chine*. Hanoï, 1926.
- Publications du Gouvernement de l'Indo-Chine :
- *Les ports autonomes de l'Indo-Chine*, 1930.
 - *Dragages de Cochinchine*, 1930.
 - *L'Indo-Chine et la crise... Le problème du riz*, 1932.
- SARRAUT (A.). — *Grandeur et servitudes coloniales*, Paris, 1931.
- SARRAUT (A.). — *Mise en valeur des colonies françaises*, Paris.
- SIMONI (H.). — *Le rôle du capital dans la mise en valeur de l'Indo-Chine*. Thèse, Paris, 1929.

TALON (V.) — *Le régime douanier de l'Indochine*. Thèse, Paris.

TESTON et PERCHERON. — *L'Indo-Chine moderne*, Paris, 1931.

TEXIER. — *Le port de Saïgon*. Thèse, Bordeaux, 1909.

THÉRY (R.). — *L'Indo-Chine française*. Paris, 1931.

III. — PÉRIODIQUES

Asie française.

Bulletin de l'Agence Economique de l'Indo-Chine.

Bulletin de l'Agence Générale des Colonies.

Bulletin de la Chambre d'Agriculture de Cochinchine.

Bulletin de la Chambre de Commerce de Saïgon.

Bulletin de la Compagnie du Canal de Suez.

Bulletin économique de l'Indo-Chine.

Bulletin de l'Institut colonial du Havre.

Bulletin de la Société des études indochinoises.

Bulletin du Syndicat des Planteurs de caoutchouc de l'Indo-Chine.

Cahiers coloniaux (les).

Courrier de Saïgon. -- Primitivement Courrier saïgonnais.

Eveil de l'Indo-Chine. Primitivement Eveil économique de l'Indo-Chine.

Illustration économique et financière (*N° du 2 janvier 1926*).

Information d'Indo-Chine économique et financière.

Indochine, revue économique d'Extrême-Orient.

Journal de la marine marchande.

Mois colonial et maritime.

Monde colonial illustré.

Moniteur de l'Indo-Chine.

Presse indochinoise (*supplément de septembre 1924*).

Quinzaine coloniale.

Revue d'économie politique.

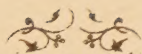
Revue internationale des produits coloniaux.

Revue du Pacifique.

Table des Matières

	Pages
Introduction	5
<i>Première Partie.</i> — Organisation du Port de Saïgon ..	11
Chapitre I. — Etude technique du Port de Saïgon :	
I. — Situation géographique et voies d'accès :	12
II. — Le port maritime	14
III. — Le port fluvial	23
IV. — Projets d'amélioration	24
Chapitre II. — Régime administratif et financier :	
I. — Régime administratif	27
II. — Régime financier	28
III. — Les Chambres de Commerce et d'Agric- culture	31
Chapitre III. — Activité industrielle et commerciale :	
I. — Les voies de communication	34
1. Les voies navigables	34
2. Les voies ferrées	38
3. Les routes	42
4. Relations diverses	44
II. — Le commerce et l'industrie	45
III. — De la création d'une bourse des valeurs :	49
Chapitre IV. — Saïgon, port d'escale	53
Relations maritimes internationales	56
Chapitre V. — Coup d'œil chez les voisins :	
I. — Le port de Hong-Kong	60

	Pages
II. — Le port de Singapour	64
III. — Le port de Manille	65
IV. — Conclusion	66
<i>Deuxième Partie. — Développement économique du</i>	
Port de Saigon et son avenir	69
Chapitre I. — Mouvement général de la navigation ..	70
I. — Le trafic des marchandises	75
II. — Le mouvement des passagers	77
III. — La question des frets	78
Chapitre II. — Les exportations	80
I. — Le riz	81
II. — Les autres produits d'exportation	105
Chapitre III. — Les importations	130
I. — Matières animales	134
II. — Matières végétales	136
III. — Matières minérales	139
IV. — Matières fabriquées	141
Chapitre IV. — Principaux pays en relations avec le port de Saigon	150
I. — La France	151
II. — L'Europe	153
III. — Les pays d'Extrême-Orient	154
Chapitre V. — De la franchise du port de Saigon :	
I. — Les ports francs	161
II. — Saigon, port franc	163
Conclusion	167
Bibliographie	171
Géographie des rivières et lacs de Cochinchine depuis 1880	



Imprimerie « LES PRESSES MODERNES », 96, Galerie Beaujolaïs
Ateliers à Reims (Marne)

